

Za KiEROWNiCą

Nr 9 (75)

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ

ROK PIĄTY — Warszawa, dnia 1 - 15 maja 1952 r.

NIECH ŻYJE BRATERSTWO I NIEWZRUSZONY SOJUSZ NARODU POLSKIEGO Z NARODAMI ZSRR — ŹRÓDŁO NASZYCH ZWYCIĘSTW, GWARANCJĄ NASZEJ NIEPODLEGŁOŚCI I BUDOWNICTWA SOCJALISTYCZNEGO.

(Z haseł 1-Majowych Komitetu Centralnego PZPR).

NIECH ŻYJE 1 MAJ
święto mas pracujących



Naród polski zjednoczony w walce o pokój i Plan 6-letni obchodzi uroczyście i radośnie, w poczuciu dobrze spełnionego obowiązku święto 1 Maja — dzień międzynarodowej solidarności mas pracujących, dzień braterstwa robotników wszystkich krajów.

Przeszło sześćdziesiąt lat obchodzi polska klasa robotnicza wraz z masami pracującymi całego świata dzień 1 Maja. Po raz ósmy obchodzi naród polski ten dzień w naszej wolnej i niepodległej Ojczyźnie — Polsce Ludowej.

Robiąc w dniu święta 1 Maja bilans naszych osiągnięć, których dokonaliśmy w Polsce Ludowej, serca nasze napełniają się dumą i radością. Ze zmagań i ofiar naszych ojców i braci z bohaterstwa i krwi żołnierzy Armii Radzieckiej i Wojska Polskiego wyrosła potężna Polska — kraj, który przeobraża się w przodujące, wielkoprzemysłowe, kulturalne, kwitnące państwo socjalistyczne.

Nowa Huta, Żerań, Wizów, MDM i tysiące innych obiektów przemysłowych i innych — to widomy znak naszych wielkich sukcesów. Zabezpiecza i broni tych olbrzymich zdobyczy narodu polskiego Konstytucja Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, której projekt — został ogłoszony w tym roku.

Pod wodzą klasy robotniczej, pod kierownictwem jej awangardy — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i Jej przewodniczącego, przywódcy polskich mas pracujących Prezydenta Bolesława Bieruta — naród polski stał się kowalem własnego losu, wykuwającym przyszłość Ojczyzny.

Dlatego z radością i dumą lud polski wychodzi na ulicę miast i wsi, w niezliczonych pochodach demonstrując zwartość i jedność narodu polskiego pod przewodem klasy robotniczej w imię najszczytniejszych spraw — w imię walki o pokój i plan 6-letni. W naszym narodowym froncie jednoczą się uczucia patriotyczne i uczucia solidarności międzynarodowej. Świadomi jesteśmy że stanowimy nieodłączną część wielkiego obozu pokoju, demokracji i socjalizmu, który pod wodzą Związku Radzieckiego i Wielkiego Stalina jednoczy dziś 800 milionów ludzi.

Drogowskazem dla narodu polskiego są słowa Prezydenta Bolesława Bieruta, nieugiętego bojownika o socjalizm i lepszą przyszłość narodu polskiego, który powiedział:

— „Walka o pokój i realizację planu 6-letniego — to główne dziś i najważniejsze sprawy, które decydują dziś o bogactwie i znaczeniu historycznym, o roli i przyszłości naszej Ojczyzny".

Rozumieją to i doceniają polscy robotnicy, chłopi i inteligenci pracujący, którzy odpowiadając na apel załogi „Pafawagu" podejmowali na cześć 60-lecia ukochanego przewodnika narodu Prezydenta Bolesława Bieruta i Święta 1 Maja liczne zobowiązania produkcyjne, które przynoszą krajowi nowe oszczędności. Robotnicy, chłopi i inteligenci wiedzą bowiem, że patriotyzm w naszych warunkach wyraża się właśnie ofiarną, wydajną pracą.

W wyniku przedterminowej realizacji planów produkcyjnych wykonany został w 100,3% plan produkcji globalnej przemysłu socjalistycznego na 1 kwartał 1952 r. Wzrósł w ten sposób i wzrasta dalej dzięki dalszym zobowiązaniom nasz przemysł, nasze rolnictwo, nasza stopa życiowa.

Więcej węgla i stali, tkanin i zboża, przedterminowa realizacja planów produkcji — oto hasła pod którymi kroczy dziś nasz naród.

Jesteśmy jednak świadomi groźnego niebezpieczeństwa, które z winy amerykańskich podżegaczy wojennych zawisło nad światem. Bratni naród koreański od wielu miesięcy toczy bohaterską walkę przeciwko krwawej agresji. Imperialiści amerykańscy pragnęliby ją rozszerzyć na cały świat, w morzu krwi utopić miliony ludzi. Żaden uczciwy człowiek nie może patrzeć obojętnie na przygotowania do nowej wojny, na wskrzeszenie neohitlerowskiego Wehrmachtu. Dlatego też narody świata wzmagają z każdym dniem swoją walke o pokój. Anglo-amerykańskich agresorów spotka jednak zasłużona kara. Nie ujdą oni karzącej ręce sprawiedliwości.

Wiemy, że robotnicy i ludzie pracy krajów kapitalistycznych demonstrują razem z nami w Paryżu i Rzymie, w Londynie i Nowym Jorku przeciwko kapitalistycznym rządom przygotowującym wojnę, przeciwko jarzmu zbrojeń, przeciw nędzy i wyzyskowi. Walczą o wolność i niepodległość swych krajów.

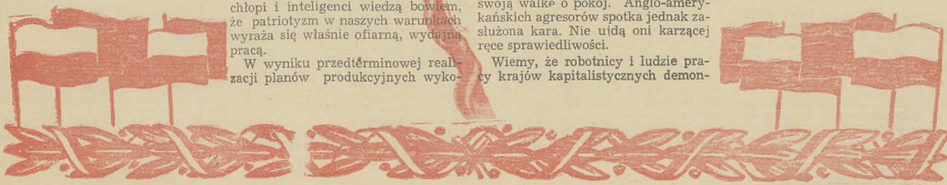
Dzisiaj w dniu Święta 1-Maja naród polski zespoli jeszcze bardziej swe bojowe szeregi, jednocząc się we wspólnym froncie przeciwko wojnie. Każdy na swoim odcinku pracą i twórczym wysiłkiem dołoży cegiełkę do wielkiego gmachu pokoju. Niech 1-Majowe pochody będą wielkim przeglądem sił potężnego obozu pokoju i postępu, na czele którego stoi bastion pokoju — Związek Radziecki i wódz mas pracujących całego świata — Józef Stalin.

W dniu Święta 1 Maja razem z masami pracującymi Polski będziemy manifestować dzień międzynarodowej solidarności mas pracujących całego świata. W wielkiej demonstracji weźmiemy udział i my żołnierze Ludowego Wojska Polskiego, stojącego na straży granic, mienia, i pracy obywateli Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Odpowiadając na apel załogi „Pafawagu" za przykładem bohaterskiej i ofiarnej klasy robotniczej i pracującego chłopstwa będziemy więcej wysiłku kłaść w podniesienie poziomu wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego.

Żołnierze Służby Samochodowej W. P. rozumieją zobowiązania klasy robotniczej dla uczczenia 60-lecia urodzin Prezydenta Bolesława Bieruta i święta 1 Maja jako bodziec do bezwzględnego wykonywania regulaminów, podnoszenia dyscypliny wojskowej, rozszerzania ruchu przodownictwa w szkoleniu i pracy.

Żołnierze naszej służby wzorując się na bohaterstwie i ofiarności polskiej klasy robotniczej, czerpiąc wzory z nieprzebranej skarbnicy doświadczeń wielkiej Armii Radzieckiej podnosić będą coraz wyżej poziom wojskowego wyszkolenia wzorowo przygotują się do obozów letnich, czcząc w ten sposób dzień Wielkiego Święta.



Gen. bryg. A. Matwijewski

LETNIE ĆWICZENIA - doniosły okres

Skończył się okres bojowego, politycznego i fachowego szkolenia zimowego. Żołnierze, podoficerowie i oficerowie służby samochodowej uzupełnili i udoskonalili swą teoretyczną wiedzę oraz zdobyli nowe wiadomości. Ale szkolenie zimowe jest tylko fundamentem na którym opiera się wiedza teoretyczna, natomiast z chwilą wyjścia na obóz wiadomości otrzymane zimą trzeba będzie zastosować i udoskonalić praktycznie.

Jeżeli w zimie miejscem zajęć była sala wykładowa lub garaż, to w lecie wszystkie zajęcia zostaną przeniesione w teren, gdzie niedoświadczonego kierowcę i dowódcę mogą spotkać różne niespodzianki i przeszkody, które sprawią mu dużo kłopotu i nieprzyjemności. Przytoczę następujący przykład: Po piaszczystej drodze posuwa się kolumna artylerii, samochody na prostej drodze łatwo ciągną działa, ale zadanie bojowe wymaga skręcania w prawo na pozycję ogniową. Młody niedoświadczony kierowca, wykonując sygnał oficera „Zwrot w prawo" ostro skręca koło kierownicy i... silnik nagle gaśnie, a cała kolumna jest zatrzymana. Dlaczego tak się stało? Przecież gdyby jechał w mieście, lub po asfaltowej szosie, silnik na pewno by nie zawiódł.

Doświadczony kierowca wykonałby to zadanie inaczej. Po przyjęciu sygnału „Zwrot w prawo", przede wszystkim włączyłby niższy bieg i stopniowo pokręcając kołem kierownicy wolno skręcił w prawo, wypełniając komendę oficera i nie zatrzymując ruchu kolumny.

Tłumaczy się to tym, że podczas jazdy po piaszczystej drodze powstaje duży opór, który utrudnia jazdę. Przy ostrym skręcie kierownicą opór ten znacznie wzrasta i staje się tak duży, że silnik gaśnie.

Doświadczony kierowca, przechodząc na dłuższy bieg zwiększa tym samym siłę pociągową na kołach, a obracając stopniowo koło kierownicy — zmniejsza opór hamowania stawiany przednim kołom samochodu. Niekiedy trzeba przy tym zwiększyć dopływ mieszanki, czyli obroty silnika, co ułatwia pokonanie przeszkody.

Zdawałoby się, że wszystko to jest proste, nie mniej jednak wymaga umiejętności i wprawy, którą nabywa się przez dłuższą praktykę.

Podobnych przykładów można by przytoczyć bardzo dużo. Dlatego podczas przebywania na obozie letnim należy zwrócić szczególną uwagę na prowadzenie pojedyńczych samochodów i z zaczepionym sprzętem i uzbrojeniem. Nie trzeba również zapominać o szkoleniu kierowców w prowadzeniu pojedyńczych maszyn w składzie kolumn w nocy, bez świateł. W czasie jazdy bez świateł zwłaszcza podczas jazdy w kolumnie po drogach polowych należy wyrabiać w kierowcach zmysł orientacji, odległości, wytrzymałości. Ćwiczenia należy rozpoczynać od łatwych i prostych tematów, przechodząc stopniowo do coraz trudniejszych i bardziej skomplikowanych.

Z pomocą młodym, niedoświadczonym kierowcom powinni przyjść starsi żołnierze i d-cy mający za sobą praktykę z ubiegłych obozów letnich, którzy muszą przekazać im swoje doświadczenie i nauczyć ich umiejętnego prowadzenia samochodu w każdej sytuacji w najtrudniejszych nawet warunkach.

[Photo caption:] **Podczas ćwiczeń letnich żołnierze służby samochodowej osiągną pełną gotowość w wyszkoleniu bojowym. Na zdjęciu kierowcy na strzelaniu, w którym nie ustępują żołnierzom innych służb**

Program letniego szkolenia powinien być tak opracowany, aby rozkład zajęć zawierał tematy ogólno-wojskowe i specjalnie ściśle ze sobą powiązane. Należy np. jazdę praktyczną łączyć z budową okopów

[Photo caption:] **Na obozach letnich żołnierze służby samochodowej WP pogłębiają swoją świadomość polityczną, która będzie im pomocą w podniesieniu gotowości bojowej naszego wojska. Na zdjęciu: zajęcia polityczne dla kierowców na obozie letnim**

GODNIE CZCIMY ŚWIĘTO 1-MAJA

Gdy po znojnym, pełnym trudu żołnierskiego, dniu szkolenia, kierowcy odpoczywali w świetlicy zatopieni w książkach, bądź też słuchając audycji radiowej płynącej z głośnika, jasno oświetlona hala warsztatowa Parkowej Stacji Obsługi, rozbrzmiewała zgrzytem pilników, stukiem narzędzi i szumem obrabiarek, na których tęczowymi barwami migotały w świetle żarówek, stalowe wióry.

Dla nikogo w jednostce nie było już tajemnicą, w jakim celu drużyna naprawy samochodów złożona z kpr. Lutkiewicza, kpr. Tusińskiego i szer. Andruszkiewicza i innych, udaje się od dłuższego już czasu do warsztatu, aby wolny od zajęć czas, poświęcić dodatkowej pracy. Wszyscy w jednostce wiedzieli, że drużyna naprawcza podjęła zobowiązanie 1-szo Majowe.

Zaczęło się od zebrania ZMP, na którym podjęto zobowiązanie dla uczczenia święta międzynarodowej klasy robotniczej — święta 1 Maja. Mechanicy samochodowi chcąc godnie uczcić swoje święto, zobowiązali się wykonać z materiału zebranego na cmentarzyskach złomu przyczepy.

[Photo caption:] **Kpr. Siwarski Stanisław dla uczczenia święta 1 Maja zwiększył wydajność swej pracy, wykonując wszystkie zlecone mu prace na 2 tygodnie przed terminem.**

*

Po kilku dniach, gdy praca szła już pełną parą, doszli do wniosku, że trzytygodniowy termin, da się jednak skrócić. W rezultacie na 60-tą rocznicę urodzin Prezydenta RP, Bolesława Bieruta, 3 pachnące świeżą farbą przyczepy, schły w ciepłych promieniach wiosennego słońca.

[Photo caption:] **Spawacz PSO szer. Kruk Jerzy przez trzy tygodnie w czasie wolnym od zajęć pracował w warsztacie dając w ten sposób wyraz głębokiego przywiązania do polskiej klasy robotniczej.**

*

Piękny czyn drużyny naprawczej, pociągnął za sobą szereg innych zobowiązań, podejmowanych przez specjalistów Parkowej Stacji Obsługi. Kpr. Buzała kierownik ładowania stacji akumulatorów, zobowiązał się wykonać z zebranych przez siebie materiałów 5 nowych akumulatorów.

Aktywista partyjny, przodownik pracy z cywila, a obecnie przodownik wyszkolenia kpr. Siwarski, zobowiązał się wykonać do dnia 1 Maja na swojej tokarni wszystkie części zaplanowane przez kierownika PSO do dnia 15 maja. Żołnierz młodego rocznika, spawacz szer. J. Kruk członek PZPŁ, zobowiązał się uczcić Święto 1 Maja, pracą w wolnych od zajęć godzinach i przed czasem wykonać wszystkie zlecone mu prace.

*

Z porannej mgły budzi się zwykły wiosenny dzień. W warsztacie zastukają wkrótce narzędzia, zaszumi tokarnia i znów jasne stalowe wióry spłyną na cementową posadzkę. Mechanicy samochodowi przystąpili do pracy. Powitali święto 1 Maja tysiącznymi oszczędnościami jakie przynosi ich pełna trudu praca. Dają dowód umiłowania klasy robotniczej i Partii. Uczczą godnie Jej Święto.

ppor. Kubiak Stefan

Kpt. St. Biskupski

ZIS-5 No rej. 004235

(Dokończenie z poprzedniego numeru)

W rezultacie narady postanowiono, że Wąsik dla odwrócenia uwagi nawiąże walkę z faszystowskimi saperami, a tymczasem Nowak spróbuje prześliznąć się poza domami wioski. Przedrze się na szczyt pnącej się w górę dróżki i tam wypróbuje umiejętności doskonałego kierowcy. Przejedzie po przeklętych belkach przez nie mniej przeklęty rów.

Był to plan niezwykle śmiały. Nie znając dokładnie sił nieprzyjaciela, Wąsik uzbrojony zaledwie w pepeszę i granaty miał walczyć z nimi w pojedynkę. Nie łatwiejsze zadanie czekało Nowaka. W najtrudniejszych warunkach: w nocy, w bezpośredniej niemal bliskości nieprzyjaciela musiał niepostrzeżenie, a więc bez świateł przemknąć przez niezwykle ciężki i trudny odcinek drogi, którego pokonanie wymagało już nie tylko doskonałej znajomości fachu, ale wprost akrobatycznych zdolności w prowadzeniu samochodu, opanowania siły woli i zdecydowania.

Umówiono się, że Nowak ruszy z miejsca na pierwszy odgłos walki.

Wziąwszy ze sobą zapasowe magazynki do pepeszy oraz kilka granatów, Wąsik mocnym uściskiem dłoni pożegnał Nowaka i po chwili rozpłynął się w mroku.

Jakiś czas Nowak czekał w napięciu gotowy każdej chwili ruszyć z miejsca. Serce mu łomotało w piersi, w skroniach czuł dziwny ucisk.

Sekundy mijały wolno...

Nagle w kierunku, gdzie zginął Wąsik ukazał się oślepiający błysk. W ułamek sekundy później rozległ się silny huk. Zagruchotały krótkie serie pepeszy. Niemal jednocześnie rozległ się czyjś krzyk i w ślad za nim odezwały się pojedyncze strzały, przechodząc następnie w krótsze i dłuższe serie.

Nowak nie czekał dłużej. Wydobywając z maszyny wszystkie siły, parł pod górę nad samą krawędzią stromego urwiska. Silnik pracował sprawnie, jak gdyby wyczuwając, że w tak ważnym momencie nie wolno mu zawieść. Ręce Nowaka pewnie trzymały ste. kierownicy, której każdy ruch był obliczony dokładnie i precyzyjnie.

Zis-5 rwał naprzód na przekór wszelkim przeciwnościom. Po paru minutach karkołomnej jazdy, koła samochodu zahamowały gwałtownie tuż nad brzegiem przekopanego w poprzek drogi rowu.

Było to owo przeklęte miejsce, o którym uprzedzał Wąsik. Nowak szybko wyskoczył z kabiny, obejrzał uważnie przerzucone belki, zbadał możliwość przejazdu, a zauważywszy że belki są wilgotne i śliskie począł szybkimi ruchami przesypywać je piaskiem.

Powróciwszy do kabiny ujął mocno kierownicę i ruszył z największą uwagą. Przednie koła samochodu toczyły się już po belkach. Nowak pochyliwszy się na przód ku przedniej szybie wyczuwał raczej, niż dostrzegał kierunek biegu belek. Tylne koła pomału zsunęły się z wilgotnej ziemi i wjechały ostrożnie na przerzucony pomost. Zeledwie pół metra dzieliło przednie koła od zbawczego, twardego gruntu drogi...

Zdala dolatywał wciąż odgłos walki. Bój to przycichał na chwilę, to znów dawał znać o sobie wybuchem granatu lub złośliwym, urywanym terkotem automatów. Wąsik widać musiał dwoić się i troić, by wprowadzić faszystów w błąd, iż to nie jeden on prowadzi walkę, lecz że to conajmniej patrol natknął się na patrol. Wbrew jego oczekiwaniom faszyści bynajmniej nie wycofali się natychmiast po nawiązaniu walki. Widocznie mieli tu do wykonania poważne zadanie i tylko nieoczekiwana przeszkoda zmieniła im plan. Z tym większą zaciętość ostrzeliwali się przeciwko niewidzialnemu przeciwnikowi, który prażył ich ogniem co chwilę z innego punktu. Wąsikowi pozostawało zaledwie dwa granaty i magazynek amunicji do pepeszy. Zdawał sobie sprawę, że jeśli walka przeciągnie się jeszcze z dziesięć minut, wówczas cały plan może wziąć w łeb. Począł oszczędzać amunicję i strzelał teraz krótkimi seriami pozostawiając granaty tylko na ostateczność...

Koła samochodu wolno toczyły się naprzód. Nerwy Nowaka były napięte do ostatnich granic. Oczy go bolały, w mięśniach czuł przejmujący ból, a pod daszkiem czapki na czole kroplił się zimny pot.

W pewnej chwili poczuł lekkie drgnięcie, wychylił się przez szybę i całą piersią odetchnął: przednie koła wskoczyły na stały grunt, a wkrótce po nich cały samochód znalazł się po drugiej stronie rowu. Nowak dodał gazu i po chwili Zis-5 mknął już w dół wśród zabudowań wioski.

Dalsza droga stała przed nim otworem.

Nowak szybko zjechał na dół skręcił wóz w mury nawpół spalonej stodoły i zatrzymał samochód.

Niepokoił go milknący odgłos walki. Zabezpieczywszy samochód i upewniwszy się, że jest dobrze ukryty porwał ze sobą pepeszę i kilka granatów i popędził naprzełaj w kierunku skąd dochodziły odgłosy strzelaniny...

Wąsik zmieniając wciąż miejsce, odstrzeliwał się a jednocześnie wycofywał w kierunku drogi wiodącej do wioski „N". Faszyści znajdujący się w lesie i mając możność kryć się za pniami drzew i wśród krzewów znajdowali się w znacznie dogodniejszej sytuacji. Wąsik zamierzał więc przedrzeć się między zabudowania wioski i stamtąd prowadzić ogień. Kiedy znalazł się obok jakiejś rozwalonej chaty i położywszy się za stertą cegieł zamierzał właśnie wystrzelić kolejną serię, nagle tuż nad głową coś zaszumiało w powietrzu i w sekundę później na samym skrzyżowaniu dróg wytrysnął w górę słup ognia, rozległ się potężny huk, odłamki z gwizdem przeleciały tuż nad nim. Jednocześnie gdzieś w pobliżu posłyszał znajomy głos:

— A macie cholery przeklęte...

Wąsik poznawszy kierowcę przyskoczył do niego i poczęli teraz wspólnie prażyć
Było to już zresztą zbyteczne. Faszyści
ukrywającego się wroga.
oszołomieni silną eksplozją szybko wycofywali się w głąb lasu.

— W minę musiałeś trafić — powiedział Wąsik, kiedy już siedząc obok Nowaka mknęli drogą naprzód.



ŻOŁNIERSKIEJ służby



dla żołnierzy i dla samochodów, czyli naukę jazdy łączyć z saperką, lub też z taktyką, przerabiając tematy o broni, zasady obrony przeciwlotniczej itd.

Wszystko to powinno być głęboko przemyślane i ściśle zorganizowane.

W ubiegłych latach zdarzało się, że pluton mając w rozkładzie dziennym naukę



Niejednokrotnie podczas ćwiczeń będziemy pokonywali brody. Lecz nigdy nie możemy dopuścić, aby znaleźć się w takiej sytuacji, którą widzimy na zdjęciu

jazdy, a następnie taktykę, po ukończeniu jazdy wracał do parku, stawiał samochody, a następnie brał karabiny i szedł z powrotem w pole na szkolenie taktyczne, tracąc niepotrzebnie tak drogi czas. Było by znacznie prościej, gdyby wyjeżdżając na naukę jazdy pluton zabierał ze sobą broń z amunicją i po ukończeniu jazdy, okopaniu samochodów przystąpił do szkolenia taktycznego; wybierając odpowiednią pozycję do obrony lub natarcia. Było by bardzo pouczające dla wszystkich i nie traciłoby się czasu na niepotrzebne przejście od jednego ćwiczenia do drugiego.

Trzeba jeszcze przypomnieć o obsłudze i przechowywaniu pojazdów mechanicznych w okresie letnim.

W okresie zimy samochody, traktory, motocykle przechowuje się w krytych pomieszczeniach zabezpieczone przed deszczem, śniegiem, wiatrem, słońcem i kurzem. W tym czasie eksploatuje się je stosunkowo mało. Na obozie letnim natomiast tabor samochodowy umieszcza się na otwartych placach, a w najlepszym razie pod prowizorycznym dachem, który chroni od deszczu, częściowo od promieni słonecznych, jednak nie zabezpiecza wcale od kurzu i wiatru. Ponadto samochody pracują prawie codziennie, a jazda odbywa się bardzo często w kolumnach, co powoduje zwiększone zakurzenie sprzętu.

Nowoczesny samochód zaopatrzony jest w filtry powietrza i oleju, których zadaniem jest pochłanianie kurzu, by nie przedostał się na trące części silnika, niemniej jednak jeśli filtry te nie będą należycie obsługiwane, stracą swe przeznaczenie i szybko się zniszczą.

Dlatego obsługa filtrów w okresie letnim powinna być bardzo staranna i regularna, przeprowadzana zgodnie z istniejącą instrukcją. Akumulatory, ogumienie i hamulce również wymagają codziennej, starannej obsługi.

Jeśli kierowca pragnie, by powierzony mu samochód nie miał przymusowych postojów w drodze, to powinien codziennie (o ile jest to konieczne) sprawdzić, smarować i regulować jego zespoły, usuwać niedomagania w odpowiednim czasie i zapobiegać ich powstawaniu.

Każdy doświadczony żołnierz-kierowca wie, jak nieprzyjemne chwile przeżywa się widząc, że koledzy już wyjechali z parku, a on musi jeszcze kłopotać się z uruchomieniem silnika, w pośpiechu usuwać niedomagania, które można było usunąć wcześniej.

Na obozie letnim na zagadnienie gotowości bojowej samochodu czy ciągnika trzeba zwrócić szczególną uwagę. Kierowca nie wie bowiem kiedy otrzyma rozkaz załadowania ludzi na samochód, przyczepienia działa do ciągnika w celu wyjazdu na ostre strzelanie lub na ćwiczenia w parku.

Ażeby mieć pewność, że maszyna jest należycie przygotowana pod względem bojowym, trzeba nieustannie i starannie ją obsługiwać, aby zawsze była gotowa do wyjazdu. W tym celu trzeba dobrze znać zasady i okresy obsługi technicznej, wymagania i czynności każdego przeglądu technicznego.

Niekiedy popełniamy wielki błąd, dostosowując różne marki samochodu do jednego wzoru obsługi technicznej. Współczesne samochody mają swoje właściwości i każda marka samochodu wymaga specyficznych czynności przy każdym rodzaju przeglądu technicznego lub w codziennej obsłudze technicznej. Ze względu na to, że jakość nowowyprodukowanych samochodów polepsza się z roku na rok, instrukcje fabryczne wskazują dokładnie, jakie czynności należy przeprowadzać po przebiegu tej lub innej ilości kilometrów. Wskazówki te muszą być ściśle przestrzegane.

Szkolenie na obozie letnim jest bardzo ciekawe, ale i połączone jednocześnie z różnego rodzaju niespodziankami, trudnościami i przeszkodami. Dla doświadczonych żołnierzy nie stanowi to specjalnych trudności, natomiast młodym i niedoświadczonym kolegom — sprawia wiele przeszkód. Praca ich będzie szła szybko i składnie, gdy starzy żołnierze podzielą się z nimi swym doświadczeniem i w krytycznej chwili pomogą radą i czynem.

Organizacje partyjne i ZMP-owskie powinny przeprowadzić z całym partyjnym i bezpartyjnym składem osobowym jednostki poważną pracę. Praca ich powinna być oparta na podstawie wymagań obozów letnich, a wszystkie zarządzenia w dziedzinie bojowego, politycznego i fachowego szkolenia starannie zabezpieczone.

Sprawna praca liniowego i partyjno-politycznego aparatu zapewni wysoką jakość szkolenia letniego całemu wojsku, a w tym i samochodowo-traktorowym specjalistom.



Taktyka marszu i wzorowe współdziałanie służby samochodowej z innymi broniami — będzie sprawdzianem poziomu wyszkolenia kierowców w czasie ćwiczeń letnich. Na zdjęciu: ćwiczenia artylerii zmotoryzowanej

NA CZEŚĆ 1 MAJOWEGO ŚWIĘTA

Polska Ludowa dała nam młodzieży — mówi aktywny członek ZMP szer. Śmiałowski Marian — możliwości wszechstronnego rozwoju. Dzięki ustrojowi demokracji ludowej mogłem się w cywilu uczyć, zdobyć zawód kierowcy - mechanika.

A Polska Ludowa to właśnie nasz lud pracujący, który w dniu 1 Maja obchodzi swe uroczyste święto, święto wszystkich ludzi pracy na całym świecie.



Kierowca samochodu GAZ-67 szer. Śmiałowski Marian, aktywny członek ZMP dając wyraz głębokiej czci i miłości do klasy robotniczej, postanowił uczcić święto 1 Maja zwiększeniem przebiegu międzynaprawczego, oraz zwiększeniem oszczędności paliwa

Dla Polski Ludowej, po to byśmy mogli żyć w spokoju i szczęściu, mój ojciec wraz z towarzyszami partyjnymi walczył i pracował w ciężkie lata zaboru w szeregach KPP, w czasie ciemnych lat międzywojennej reakcji, a potem okupacji hitlerowskiej.

Widząc twórczy wysiłek polskiej klasy robotniczej, pragnę i ja wykazać swą miłość i przywiązanie do mas pracujących i Polski Ludowej, dlatego też postanowiłem uczcić święto 1 Maja zwiększeniem przebiegu międzynaprawczego, oraz zwiększyć oszczędność paliwa. Chcę w ten sposób odwdzięczyć się klasie robotniczej i Partii, za jej codzienny trud i wysiłek w walce o lepsze jutro, w walce o Polskę socjalistyczną, o pokój na całym świecie.

ppor. Kubiak Stefan

— Fachowo jednym słowem, nie?

— Fachowo — potwierdził Wąsik.

— Widzisz bracie — kierowca w mundurze to jakby dwie osoby naraz, bo to i kierowca i żołnierz za jednym zamachem. W każdej sytuacji musi umieć sobie dać radę.

Na chwilę zamilkł poczem dodał:

— A wiesz co, swoją drogą na takim Studebakerze czy Dodge'u to takiej sztuczki bym nie zaryzykował.

— To znaczy, niby że jakiej?

— A na tych belkach, cyrk powiadam ci.

— No ale Zis...

— Ba! Zis! Pewnie...

Jechali chwilę w milczeniu. Tuż przed wioską „N" spotkał ich patrol, który przeprowadził ich na kwaterę dowódcy.

Dowódca, major spojrzał na zegarek poczem przybrawszy surowy wyraz twarzy powiedział:

— Trzy minuty spóźnienia. Czy stało się coś w drodze?

— Nnnie... a właściwie małe nieporozumienie...

I opowiedzieli pokrótce przebieg jazdy.

Major słuchał w milczeniu, Widać jednak było że jest wyraźnie zadowolony. W końcu podniósł się z miejsca:

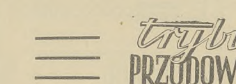
— No, zuchy! A teraz zjeść i odpocząć...

— To obywatelu majorze nie zając, nie ucieknie, teraz...

— Co teraz?

— Teraz opatrzyć samochód.. To przecież Zis-5 — jak się dba o niego — nie zawiedzie nigdy...

(Koniec)



St. strz. Mieczysław Lipiec przodujący kierowca i ZMP-owiec jednej z jednostek naszej służby mówi, że podstawą jego sukcesów jest umiejętne korzystanie z doświadczeń innych przodujących żołnierzy—kierowców oraz racjonalne użytkowanie sprzętu.

Całe postępowanie st. strz. Lipca świadczy wyraźnie, że postępuje on w myśl tych wytycznych, że rozumie zadania, jakie stoją przed służbą samochodową, że kocha swój samochód, dba o niego, że jest wreszcie dobrym i uczynnym kolegą. To wszystko znalazło swój wyraz w szeregu pochwał, jakie często otrzymuje od dowództwa st. strz. Lipiec.



Na przeglądzie Generalnym, który się odbył przed kilku dniami st. strz. Lipiec otrzymał specjalne wyróżnienie. Bo też jego samochód, nad którego przygotowaniem pracował już od dawna, błyszczał jak lustro i był w pełni sprawny technicznie.

Ale nie tylko na przeglądzie. Sprzęt, który użytkuje st. strz. Lipiec, jest zawsze sprawny technicznie i gotowy do wyruszenia w drogę w każdej chwili.

St. strz. Lipiec mówi z uśmiechem, że nie ma w tym nic nadzwyczajnego. Trzeba tylko przed wyjazdem dokładnie sprawdzić swoją maszynę: hamulce, ogumienie, ciśnienie w kołach, przewody elektryczne itp., a potem po powrocie z drogi uczynić to samo. I to jest cała tajemnica powodzenia.

Nic więc dziwnego, że pododdział samochodowy, w którym jest st. strz. Lipiec — przodujący żołnierz — kierowca i dobry kolega zajął czołowe miejsce podczas Generalnego Przeglądu.

* * *

Wzorowy magazynierem MPS w naszym pododdziale jest kpr. Bednarski Wacław.

Kpr. Bednarski, członek PZPR zdaje sobie sprawę z zadań jakie postawiło przed nim dowództwo. Dlatego jak najsumienniej wykonuje rozkazy przełożonych.

Jego wóz jest zawsze sprawny technicznie, w każdej chwili gotowy do wyjazdu. Kpr. Bednarski nigdy nie zapomni i nie odłoży sobie na później wykonania jakiegoś zadania czy postanowienia regulaminu. To też swoim dobrym przykładem wpływa na innych kierowców.

Dzięki wzorowemu postępowaniu kpr. Bednarskiego kierowcy w naszym pododdziale pamiętają, że utrzymanie pojazdów w pełnej gotowości bojowej to jednocześnie wierność Przysiędze Wojskowej i wkład w walkę o pokój.

Za sumienne wykonywanie rozkazów i wzorową dyscyplinę kpr. Bednarski był wielokrotnie wyróżniany a ostatnio otrzymał odznakę „Wzorowy Kierowca".

* * *



Jak najsumienniej wykonuje rozkazy przełożonych szer. Ciepliński, kierowca samochodu ZIS-150.

Szer. Ciepliński tak, jak wszyscy żołnierze Ludowego Wojska Polskiego głęboko kocha swą Ojczyznę, wiernie dochowuje przysięgi wojskowej i przestrzega nakazów regulaminów. Te właśnie czynniki są źródłem coraz to nowych sukcesów szer. Cieplińskiego.

Ostatnio w związku z 60-leciem urodzin Pierwszego Obywatela Polski Ludowej Prezydenta Bolesława Bieruta, odpowiadając na apel rzucony przez plut. Podruckiego i kpr. Siwca w sprawie oszczędzania MPS szer. Ciepliński postanowił wzmóc jeszcze bardziej walkę o oszczędność paliwa w swoim pododdziale.

Chociaż minęło zaledwie kilkanaście dni od tego postanowienia szer. Ciepliński ma już duże osiągnięcia. Oszczędza on 20 l. benzyny miesięcznie a pragnie osiągnięcia te jeszcze bardziej podnieść. Szer. Ciepliński swoim dodatnim przykładem oddziałowuje na swych kolegów — kierowców.

Dobrze przygotować się i wzorowo przeprowadzić przemarsz na letnie obozy — oto bojowe zadanie, które stoi przed wszystkimi żołnierzami naszej służby.

Krótki okres dzielący nas od chwili wymarszu musimy zatem maksymalnie wykorzystać na usunięcie wszystkich braków i niedociągnięć, które mogłyby utrudnić marsz. W pracy przygotowawczej winno towarzyszyć każdemu z nas głębokie zrozumienie, że przemarsz na obóz letni to poważne ćwiczenia w podstawowych zadaniach, które wykonuje służba samochodowa w prawdziwych warunkach wojennych.

Do przemarszu musimy przygotowywać się tak jakgdyby miał on w rzeczywistości odbyć się w bliskości nieprzyjaciela, a jakiekolwiek błędy w jego przygotowaniu i przeprowadzeniu mogły wywołać poważne straty lub nawet uniemożliwić wykonanie zadania bojowego.

Przemarsz na letnie obozy będzie równocześnie wielkim egzaminem dla nas samych, naszych umiejętności pracy w warunkach zbliżonych do bojowych, dla całej służby samochodowej WP. Od naszych umiejętności i sprawności technicznej samochodów zależeć będzie wykonanie przez całą jednostkę zadania terminowego dotarcia na obóz letni oraz zabezpieczenia jej podczas marszu w niezbędne środki zaopatrzenia jak materiały pędne, wyżywienie itp.

Zakres wiadomości jakie każdy z nas musi posiadać, by w czasie przemarszu dobrze wywiązywać się ze swych obowiązków jest bardzo szeroki. Znać musimy bowiem nie tylko doskonale zasady eksploatacji samochodów w okresie wiosenno-letnim, przeprowadzenie prac konserwacyjnych i naprawczych, lecz również taktykę służby samochodowej oraz służb i broni do których przydzielone są nasze samochody.

Pomocą w zdobyciu niezbędnych wiadomości będą nam służyć doświadczenia naszych kolegów żołnierzy służby samochodowej Armii Radzieckiej oraz własne, jakie uzyskaliśmy podczas zeszłorocznych ćwiczeń.

Z ich pomocą służba nasza jeszcze raz zadokumentuje w czasie przemarszu i podczas samych obozów letnich pełną sprawność motoryzacji wojskowej będącej dziś jednym z podstawowych środków bojowych naszego nowoczesnego wojska.

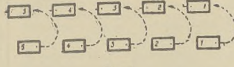
dobrze WYKONAMY PRZEMARSZ

SZYKI KOLUMNY SAMOCHODOWEJ

Podstawowym warunkiem sprawnego przeprowadzenia przemarszu jest opanowanie przez wszystkich kierowców komend stosowanych przy zmianach szyków oraz sposobu ich wykonania. Każdy z nas zdaje sobie sprawę, jakie zamieszanie, a co zatym idzie i opóźnienie przemarszu wytworzyłoby się, gdyby każdy samochód manewrował oddzielnie. Dlatego też przed wymarszem jeszcze raz dokładnie omówmy zasadnicze szyki stosowane dla rozwinięcia kolumny marszowej oraz przejścia z niej do szyku rozwiniętego.

JAKIE ZNAMY SZYKI?

Na wstępie należy wyjaśnić, że szykiem jest każde określone rozkazem rozmieszczenie pojazdów mechanicznych, ich pododdziałów i oddziałów dla dokonania jakiejś zamierzonej czynności (np. rozlokowanie, marsz itd.).



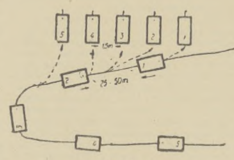
Rys 1.
Zwrot w tył wykonany jednocześnie

I tak, przy szyku zwartym pojazdy i pododdziały rozmieszczone są wzdłuż frontu i w głąb odległości i w odstępach określonych przez regulamin. Szyk zwarty stosuje się dla rozmieszczenia pojazdu w miejscu i marszu.

Przy szyku marszowym pojazdy i pododdziały są ustawione jeden za drugim w odległości określonej regulaminem lub rozkazem dowódcy. Szyk marszowy jak sama nazwa wskazuje stosuje się do marszów. Szyk rozwinięty natomiast będzie to taki szyk, w którym pojazdy stojące jeden obok drugiego w odstępach określonych bądź regulaminem, bądź rozkazem d-cy znajdują się na jednej linii wzdłuż frontu. Samochód dowódcy znajduje się tu zawsze na skrzydle prawym.

Kolumna marszowa jest to szyk, w którym pojazdy podążają jeden za drugim w porządku ustalonym regulaminowo lub rozkazem d-cy.

Samochód d-cy znajduje się na czole kolumny.



Rys. 2.
Zmiana szyku „kolumna marszowa" na szyk rozwinięty.

CO TRZEBA WIEDZIEĆ W CZASIE MARSZU?

Jednym z zasadniczych warunków sprawnego marszu kolumny samochodowej jest prawidłowe przestrzeganie odległości pomiędzy pojazdami. I tak między poszczególnymi samochodami winny one wynosić 25 — 30 m., między plutonami 100—150 m. i kompaniami 300 — 500 m. Odległości między większymi oddziałami ustala się już w godzinach. W nocy i podczas mgły odległości te należy zmniejszyć, natomiast przy jeździe na zakurzonych drogach odległości powiększa się.

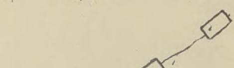
Przy zatrzymaniu się w drodze lub na komendę „Zmniejszyć odległość" stosuje się w odległości mniejszej (tak jak przy zbiórce) a więc między samochodami — 10 m, między plutonami 30 m, między kompaniami 50 m.

Z chwilą, gdy d-ca poda komendę — „Uwaga rób to co ja" zjedzie na prawo zatrzymując się, wszystkie samochody kolumny podjeżdżają na ustaloną odległość i zatrzymują się kolejno z prawej strony drogi. Należy przy tym pamiętać, że nie wolno zatrzymywać się na skrzyżowaniach dróg, przejazdach kolejowych, mostach i innych punktach zastrzeżonych przepisami ruchu kołowego.

ZBIÓRKA SAMOCHODÓW, ZMIANY SZYKÓW, ZWROTY

D-ca pododdziału na komendę: — „W szyku rozwiniętym zbiórka" ustawia samochody jeden obok drugiego z odstępami między pojazdami 1 — 1,5 (szyk rozwinięty) — jak na rysunku nr 2.

Do przejścia z szyku rozwiniętego do kolumny marszowej podaje się komendę:



Rys. 3.
Zmiana szyku rozwiniętego na szyk „kolumna marszowa".

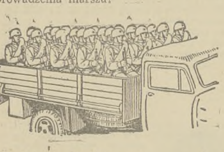
— „Marszową kolumną — marsz". Przy czym pierwszy rusza samochód d-cy, a pozostałe podążają za nim. Do przejścia natomiast z szyku „Kolumna marszowa" do szyku rozwiniętego podaje się komendę— „W szyku rozwiniętym zbiórka". Pierwszy zatrzymuje się samochód d-cy a za nim w 1,5 metrowych odstępach kolejno nadjeżdżające samochody (rys. 3).

Na komendę d-cy — „W tył zwrot" wszystkie samochody znajdujące się w kolumnie jednocześnie skręcają w kierunku podanym przez samochód d-cy i ustawiają się w kierunku przeciwnym dotychczasowej jazdy.

Do zwrotu w tył po podaniu komendy — „Uwaga rób to co ja" samochody zmieniają kierunek jazdy kolejno (zajazdem) skręcając po śladzie samochodu d-cy (patrz rys. 1).

Załadowanie LUDZI i SPRZĘTU

Wkrótce już na dziedzińcach koszar i w rejonach załadowania rozlegną się komendy: „przy samochodach zbiórka", „do samochodów". Niejeden z młodych kierowców zada sobie wówczas pytanie: jakie są moje obowiązki w czasie przewozu wojska? w jaki sposób mogę dopomóc osobiście w usprawnieniu załadowania i przeprowadzenia marszu?



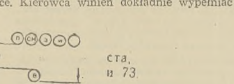
Załadowanie piechoty zmotoryzowanej na nowoczesny samochód radziecki GAZ-51.

Zasadniczym obowiązkiem kierowcy wojskowego podczas przewozu piechoty jest dobrze znać zasady załadowania, rozładowania oraz dyscypliny marszu i dopomagać dowódcy samochodu w ich przeprowadzeniu i zabezpieczeniu.

W czasie załadowania samochodu kierowca winien dopomagać dowódcy samochodu w dopilnowaniu, by wsiadanie odbywało się prawidłowo, szybko i sprawnie, oraz by amunicja, broń i oporządzenie były prawidłowo ułożone na samochodzie.

Szczególnie baczną uwagę winien kierowca zwrócić na zapewnienie bezpieczeństwa przewożonych żołnierzy. I tak na przykład: jeśli by kierowca zauważył, że żołnierze siedzą na samochodzie nieprzepisowo, wystawiają na zewnątrz skrzyni ładunkowej nogi, siadają zamiast na ławkach na jej bokach itp. winien on niezwłocznie zameldować o tym dowódcy samochodu.

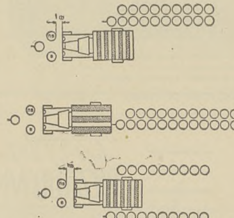
Przed ruszeniem z miejsca kierowca winien również dokładnie sprawdzić zamknięcie skrzyni ładunkowej i ustalić wraz z wyznaczonym do pilnowania żołnierzem sygnał na wypadek otwarcia się skrzyni. W czasie załadowania i marszu kierowca podlega dowódcy samochodu, który zajmuje miejsce obok niego w budce. Kierowca winien dokładnie wypełniać



Ustawienie do ładowania i rozmieszczenia na samochodzie i na biedce drużyny moździerzy.

wszystkie rozkazy i polecenia dowódcy samochodu.

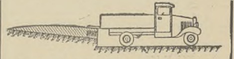
W czasie marszu kierowca zwraca szczególną uwagę na sygnały podawane przez dowódcę poprzedniego samochodu mające zazwyczaj na celu regulowanie szybkości marszu kolumny. W czasie postojów kierowcy samochodów winni pamiętać, że obowiązuje ich na równi z żołnierzami piechoty zakaz opuszczania samochodu bez otrzymania na to zezwolenia dowódcy, palenia w pobliżu samochodu, oddalania się od niego lub grupowania razem, zwłaszcza po lewej stronie drogi. Przykłady właściwego umiejscowienia na samochodzie żołnierzy, broni i oporządzenia pokazują rysunki, którymi zilustrowany jest artykuł. Kierowcy poszczególnych służb i broni przed wymarszem winni zapoznać się dokładnie z rozmieszczeniem ludzi i sprzętu na samochodzie w zależności od specyfiki ich broni. Znajomość ta przyczyni się niewątpliwie znacznie do ułatwienia załadowania a zatem i lepszego wykonania przemarszu.



Ustawienie piechoty do załadowania na samochód: a) przez prawą burtę; b) przez tylną burtę; c) przez prawą i lewą burtę.

Kopiemy apparele

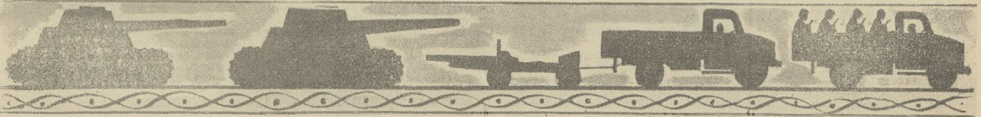
Szybkie załadowanie w polu, zarówno sprzętu jak i ludzi umożliwiają specjalnie przygotowane wykopy t. zw. apparele. Dla ułatwienia pracy należy wykorzystać ewentualne zbocza małych wzniesień w terenie. W takim wypadku „podcina się" tylko spadek wzniesienia, odrzucając ziemię poza obręb załadowania. Należy przytem zwrócić uwagę, aby świeży wykop nie uniemożliwił wyjazdu przez poślizg tylnych kół na wilgotnym gruncie. Dlatego lepiej jest nie obniżać poziomu wykopu, a utrzymywać go zawsze w jednej płaszczyźnie z terenem, którym samochody dojeżdżają do załadowania. Jeżeli jednak załadowanie odbywa się w rejonie całkowicie pozbawionym wzniesień, kopiemy wtedy możliwie najdłuższy wykop a z wybieranej ziemi usypujemy próg, który łącznie z wykopem da wysokość 1,1 m potrzebną do swobodnego załadowania. Brzeg progu, od strony załadowania, ubezpieczamy przed obsypywaniem się (np. cegłą, budulcem, kłodami drzewa itp.).



Wykopy lub nasypy umożliwiają szybsze dokonanie załadunku samochodu w warunkach polowych.

Należy również pamiętać, że im materiał do załadowania jest trudniejszy, tj. cięższy, niewygodny do przenoszenia, zmuszający do specjalnej ostrożności, to długość wykopu i progu musi być większa. Tak więc, przy załadowaniu ludzi powinna wynosić 10 — 15 m., koni — 20 m., taboru i ładunków specjalnych 20 — 25 m.

Szerokość wykopu na samochód ciężarowy wynosi 3 m. Wysokość progu załadowania powyżej 1 m. (w zależności od wysokości samochodu). Długość wykopu równać się powinna długości samochodu.



NA OBOZY LETNIE

Przewóz materiałów i sprzętu

Liczniejsze i bardziej różnorodne obowiązki oczekują kierowcę wojskowego, przy przewozie materiałów i sprzętu. Nie ma wówczas dowódcy samochodu, który dba o właściwe i sprawne załadowanie ludźi ani jego zastępcy baczącego na bezpieczeństwo przewożonej piechoty.

Dlatego też kierowca wojskowy mimo, że samo ładowanie nie jest jego obowiązkiem winien cały czas być obecny w cza-

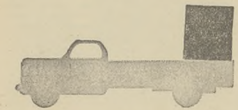


Oto właściwie rozmieszczony ładunek.

sie załadowania, pilnować sposobu i szybkości ładowania, zabezpieczenia ładunku przed wstrząsami i przesunięciami w czasie jazdy, równomiernego rozłożenia ciężaru oraz niedopuszczenia do przeciążenia wozu.

Na wagę ładunku muszą szczególną uwagę zwracać kierowcy jeżdżący na samochodach niedotartych, bowiem nawet małe przeciążenie samochodu może spowodować poważne uszkodzenie techniczne.

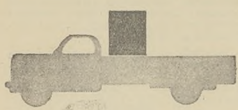
Przewożone ładunki, ulegające zniszczeniu pod wpływem opadów atmosferycznych, lub też wymagające utrzymania ta-



Ciężar umieszczony na końcu skrzyni pogarsza kierowanie samochodem i nadwyręża jarzma trzymające skrzyni i ramę.

jemnicy wojskowej powinno się zakryć brezentem. Skrzynie z amunicją należy w samochodzie ciasno ułożyć i starannie umocować celem zabezpieczenia przed wypadnięciem, obsunięciem i zderzeniem podczas jazdy. Naboje i pociski artyleryjskie należy bezwzględnie układać w poprzek samochodu.

Na samochodzie załadowanym amunicją nie wolno zabierać dodatkowej ilości paliwa umieszczonego zwykle w skrzyni samochodu oraz ludzi poza wyznaczonym konwojem. Na samochodach przeznaczo-



Umieszczenie wielkiego ciężaru na samym przodzie skrzyni ładunkowej wywiera szkodliwy nacisk na podłużnice ramy.

nych do przewożenia materiałów pędnych rury wydechowe powinno się wyprowadzić ku przodowi. Wszystkie pojazdy powinno się wyposażyć w gaśnice i sprzęt saperski. Samochody przeznaczone do przewożenia materiałów pędnych w bańkach należy zaopatrzyć w specjalne przystosowane do tego przegrody. Samochody przewożące materiały pędne w beczkach nie wymagają żadnych urządzeń, jednak beczki należy bardzo starannie umocować. Jeśli na jednym samochodzie przewozi się materiały pędne różnych gatunków, na każdej beczce winno się umieścić napis określający jej zawartość.

Przed załadowaniem paliwa należy sprawdzić jego ilość w beczce i szczelność zamknięcia. W lecie nie należy napełniać naczynia całkowicie. Beczki na samochodach ustawia się korkami do góry. Podczas załadowania produktów żywnościowych należy przedsięwziąć odpowiednie kroki, celem zabezpieczenia ich przed zniszczeniem, należy również brać pod uwagę ich właściwości szczególne. Np. soli nie należy stawiać obok cukru, herbaty razem z pieprzem i liśćmi bobkowymi, mąki i wyrobów mącznych z mięsem rybą i świeżymi owocami.

Najcięższe skrzynie czy materiały winny być umieszczane na samym dnie skrzyni, lżejsze coraz wyżej. Jeżeli materiał mały objętościowo o dużym jednak ciężarze właściwym, mamy umieścić na samochodzie to musimy baczyć pilnie, aby obciążenie wozu wypadało na obu bokach w równej wielkości i aby nie istniało niszczące „wiszenie“ skrzyni na jednej stronie. Pamiętać należy, że materiały lekkie, przekraczające nieraz pojemność ładunkową trzeba układać systematycznie i planowo w sposób taki, aby wykorzystać ładowność w górę do wysokości całkowitej od ziemi nie większej jednak niż 4 metry.



Najcięższe ładunki winny się znaleźć na dole, lżejsze na górze.

Załączone rysunki dają wyraźne wskazówki właściwego ładowania samochodów.

Poznaj komendy marszowe artylerii

Wiele „nieporozumień“ powstać może przy formowaniu kolumny marszowej oraz w trakcie samego marszu na skutek niedostatecznej znajomości komend. Dla uniknięcia ich dopomogą kolegom poniższe wskazówki wyjaśniające poszczególne komendy i związane z nimi czynności kierowców.

W celu uruchomienia silnika podaje się komendę lub sygnał — „Silnik w ruch!“ Gdy wóz jest gotowy do marszu, pomocnik kierowcy podnosi rękę.

Dla zaczepienia dział lub przyczep podaje się komendę — „Ciągniki do dział!“, po czym kierowcy podjeżdżają tyłem do dział. Zaprzodkowanie następuje na komendę — „Ciągnik zaprzodkuj!“, po której pomocnik kierowcy wraz z obsługą działa dokonuje zaprzodkowania (za dokładne zaczepienie odpowiada kierowca oraz działonowy). Po zaczepieniu dowódca ciągnika lub samochodu podnosi rękę i melduje — „Gotów!“. Na komendę — „Na miejsca!“ obsługi dział, żołnierze łączności i zwiadowcy stoją przy nadwoziach swych samochodów, ciągników lub przyczep, kierowcy zaś zajmują miejsca za kierownicą. Na komendę — „Obsługa na wozy!“ pierwszy żołnierz każdego szeregu oddaje swój karabin (pistolet maszynowy) następnemu, wsiada na samochód, po czym odbiera swój karabin od następnego żołnierza i zajmuje ostatnie miejsce. W ten sposób zajmuje miejsca kolejno cała obsługa.

Podczas siadania i marszu bagnety karabinów powinny być zdjęte, a broń postawiona pomiędzy kolanami i trzymana obiema rękami. Plecaki winny być zdjęte i ułożone na dnie samochodu lub ciągnika.

Na komendę — „Obsługa z wozów!“ wszyscy, oprócz kierowców wysiadają i ustawiają się tak, jak na komendę — „Na miejsca!“.

W celu zatrzymania silników i odprzodkowania podaje się komendy: — „Zatrzymać silniki!“ — „Ciągniki odprzodkować!“

W celu przejścia do marszu, w kolumnie marszowej podaje się następujące komendy: — „Uwaga!“ Kolumna marszowa za mną, droga, w prawo, w lewo, kierunek na cel itp. Marsz!“.

Na komendę „Marsz!“, kierowcy ruszają z małą szybkością, po czym zwiększają ją stopniowo bez komendy. Rzuty plutonów dowodzenia i plutonów ogniowych rozpoczynają marsz jednocześnie po czym rzut plutonów dowodzenia wysuwa się do przodu, pozostawiając wolną drogę rzutowi plutonów ogniowych.

Zwiększenie lub zmniejszenie szybkości odbywać się może na komendę — „Powiększyć szybkość!“ lub też przez zwiększenie szybkości przez samochód d-cy, posuwający się na czele kolumny. Samochody i ciągniki dostosowują wówczas swą szybkość do szybkości pojazdu poprzedzającego.

Co to jest szybkość marszowa

Wielu z nas jest jeszcze indywidualistami. Jadąc w zespole nie zawsze w pełni zdajemy sobie sprawę, że od naszego sposobu jazdy, a szczególnie w jej równomierności zależy marsz całości i jedolitość kolumny. Najlepiej moglibyśmy się o tym wszyscy przekonać, podczas ostatnich ćwiczeń przewozowych na naszym obozie letnim. To też postanowiłem podzielić się z kolegami naszymi doświadczeniami, co do „szybkości“ jazdy w kolumnie, która jest sprawcą większości kłopotów w marszu jednostki samochodowej.

Przemarsz poszczególnych pojazdów — pojedyńczo — nie odgrywa większej roli dla wojska, gdyż w tych wypadkach szybkość a w wyniku i czas przemarszu jest zależny w największym stopniu od umiejętności kierowcy.

Szybkość ta może być tak znaczna, że w obliczeniu przełożonego, który zarządzi przemarsz, będzie świadczyło tylko o zaletach kierowcy i pojazdu. Szybkość jazdy w kolumnie jest znacznie mniejsza od szybkości, jakie mogą rozwinąć poszczególni kierowcy. Szybkości jakie rozwijają kolumny noszą nazwę szybkości marszowych i są określone na podstawie długich doświadczeń. Z braku danych regulaminowych, szybkości marszowe można określić po uprzednim podzieleniu całej trasy na odcinki o jednakowej charakterystyce drogi i warunkach ruchu (np. odcinek dróg bitych w terenie płaskim, odcinek dróg bitych w terenie pagórkowatym, odcinek przebudowy podczas OPlot itp.), a następnie po obliczeniu czasu przemarszu niezbędnego dla przebycia każdego z tych odcinków. Wówczas szybkość marszowa wyrazi się wzorem: Szybkość marsz, w km/godz. = ilość km: czas przemarszu.

Punktem wyjścia dla obliczenia czasu przemarszu po drogach bitych jest najwyższa szybkość najpowolniejszego pojazdu w danym zespole.

Szybkość średnia będąca naszą właściwą szybkością marszową jest znacznie mniejsza od szybkości najwyższej, którą pojazd może rozwinąć. Przyczyną tego są różne czynniki jak np. zwalnianie na zakrętach, stopień wzrostu przyśpieszenia szybkości (tzw. „zryw“) zwalnienie przy mijaniu, łatwość pokonywania wzniesień. Im większa jest najwyższa szybkość pojazdu, tym większy wpływ na szybkość średnią wywierają w/w warunki jazdy. Fakt ten powoduje wzrost różnicy między szybkością średnią, a szybkością najwyższą w stopniu, który obrazuje poniższa tabelka:

Najwyższa szybkość pojazdu	Średnia szybkość pojazdu wyniesie
100 km/godz.	ok. 60%
80 km/godz.	ok. 70%
60 km/godz.	ok. 75%
40 km/godz.	ok. 80%
30—40 km/godz. (n.p. czołg)	ok. 85%

Jak więc widzimy, jadąc w kolumnie powoli lecz równomiernie bez przyśpieszania i zwalniania osiągniemy najwyższą procentowo szybkość przeciętną.

Czy umiesz maskować samochód w marszu

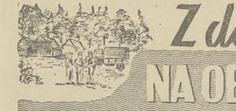
Wiele mówiło się i pisało dotychczas o maskowaniu samochodów. Z poruszanych już sposobów znamy maskowanie gałęziami drzew liściastych, iglastych, (w zależności od otoczenia), siatkami maskującymi itp. W prowadzonej dotychczas wymianie doświadczeń nikt nie omówił jednak dokładnego maskowania pojedyńczego samochodu tak w marszu, jak i w czasie przerw w marszu. Wiemy jedynie, że należy okrywać je dokładnie gałęziami, zwracając szczególną uwagę na te części samochodu, które najłatwiej mogłyby nas zdradzić przed nieprzyjacielskimi lotnikami. Na tym informacje się kończą.



Dobrze ukryty samochód na postoju w marszu w cieniu zabudowań (a) ,oraz źle ustawiony pojazd niezacieniony drzewem (b).

Mając za sobą kilkuletnie doświadczenie, nabyte i ugruntowane w czasie pobytu na obozie letnim, postaram się szczegółowo omówić „trwały“ i praktyczny sposób maskowania samochodu.

Otóż dotychczas maskowaliśmy samochód przez narzucenie nań gałęzi drzew. Maskowanie tego rodzaju nie spełniało jednak zawsze swojej roli. Samochód jadąc bowiem w gęstych zaroślach, lub po wyboistej drodze, ocierał się o krzaki ścią-



Z doświadczeń NA OBOZIE LETNIM

gając gałęzie, służące do maskowania go, lub podskakując po wyboistej drodze, gubił je. Kierowca siedząc w kabinie nie mógł tego, rzecz jasna, zauważyć i nie wiedząc nawet, kiedy i w jaki sposób został „zdemaskowany“ przed nieprzyjacielskim lotnikiem, jechał najspokojniej w świecie dalej.

Będąc kierowcą ciągnika artyleryjskiego, jeszcze w początkach mej służby, kilkakrotnie na postojach w czasie marszu stwierdzałem brak elementów maskujących na samochodzie. Samochód nie miał czasem na sobie ani jednej gałązki. To nasunęło mi pewien pomysł. Kawałek linki lnianej kilkanaście centymetrów krótszej



Samochód zamaskowany na postoju marszowym w zabudowaniach gospodarskich.

od obwodu skrzyni ładunkowej, przedłużyłem kawałkami elastycznej gumy (może być miękka sprężyna). Opaskę tą założyłem na skrzynię. Teraz maskując samochód, miękkie drobne gałązki zakładałem pod linkę, która dociskała je do boków skrzyni ładunkowej. Od tej pory nigdy już nie spotykały mnie nieprzyjemne niespodzianki. Oprócz tego samochód

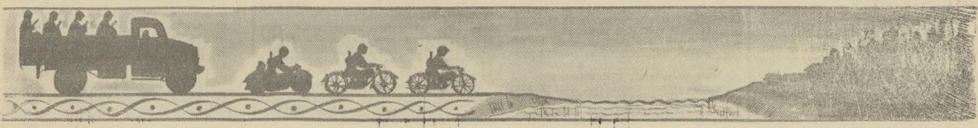


Samochód zamaskowany w zabudowaniach gospodarskich.

mój maskowany był nie tylko z góry, ale i z boków.

Wyjeżdżając na obóz letni sporządziłem sobie ponadto z miękkiego płótna, pokrowce na reflektory, aby nie rzucały blasku w świetle promieni słonecznych. Klamki pomalowałem trwałą zieloną farbą, a w dni słoneczne, podnosiłem przednią skrzynię samochodu, nakrywając ją matą z trawy.

sier. Cz. Pawlikowski



Prowadzenie samochodu z ciężką przyczepką

Kierowca wojskowy to żołnierz, któremu dowództwo powierzyło nie tylko sprzęt samochodowy. W czasie wykonywania zadań bojowych od kierowcy — od jego umiejętności zależy całość ładunku oraz życie przewożonych ludzi. Bardzo często zdarza się, że na samochodzie znajdują się tylko ludzie, natomiast wyposażenie bojowe rozmieszczone jest na przyczepie, działa zaś same stanowią przyczepy o dużym ciężarze.

Jazda z ciężkimi przyczepami, zwłaszcza w czasie ćwiczeń w terenie nie jest łatwa. Różni się ona znacznie od prowadzenia zwykłego samochodu ciężarowego. Już samo ruszanie z miejsca wymaga dużych umiejętności: musi odbywać się płynnie bez szarpnięć, aby nie spowodować poślizgu kół. Przełączanie biegów na wyższy, może odbywać się dopiero przy dostatecznym rozpędzeniu pojazdu na biegu niższym. Należy pamiętać, że w chwili wyłączenia sprzęgła samochód jadący z ciężką przyczepą prędzej traci szybkość i może zwolnić na tyle, że włączenie biegu wyższego będzie przedwczesne i szkodliwe dla silnika. Toteż przełączenie biegów musi odbywać się bardzo sprawnie i szybko. W czasie jazdy należy wystrzegać się gwałtownego przyśpieszania i ostrego hamowania.

Przy gwałtownym zahamowaniu nastąpić może zarzucenie samochodu i przyczepy. Aby tego uniknąć stosuje się stopniowe przyhamowywanie bez wyłączenia sprzęgła. Z chwilą, gdy szybkość spadnie do 10 — 15 km/godz. można wyłączyć sprzęgło i wtedy hamować, aż do całkowitego zatrzymania samochodu.

Przed wzniesieniem należy zawczasu włączyć taki bieg, aby na nim można było pokonać całą pochyłość. Przełączanie biegów na wznoszącym się do góry odcinku drogi może spowodować ściągnięcie samochodu do tyłu i stać się przyczyną wypadku.

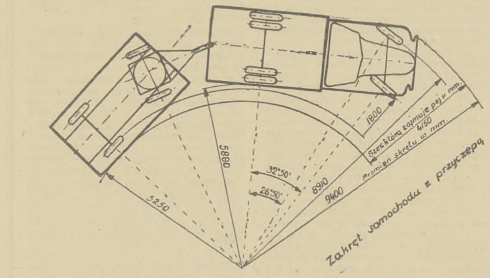
I tak jeśli np. pierwszą połowę wzniesienia można pokonać na biegu 3, a drugą na 2 biegu — to od razu należy włączyć bieg 2-gi i na nim wjechać pod górę.

Niemniej uwagi trzeba poświęcić zjeżdżaniu z góry. Jeszcze przed rozpoczęciem zjazdu włączamy jeden z niższych biegów i hamując w ten sposób silnikiem pokonujemy spadek. Przyczepę hamuje się przy tym za pomocą jej własnych hamulców lub też innym mechanizmem. Po dłuższej jeździe dobrze jest przed zjechaniem z góry, dodatkowo sprawdzić działanie wszystkich hamulców, a zwłaszcza hamulców przyczepy.

W razie konieczności zatrzymania pojazdu z przyczepą na pochyłości należy po zatrzymaniu włączyć pierwszy lub tylny bieg i zahamować samochód ręcznym hamulcem. Przyczepę hamujemy również ręcznym hamulcem oraz podkładamy dodatkowo pod koła specjane kliny (mogą być kamienie itp.).

Szczególną uwagę należy zwrócić na objeżdżanie przeszkód, wyprzedzanie samochodów, czy innych pojazdów. Najmniejsza szerokość skrętu przy jeździe z przyczepą jest zawsze większa niż normalnie (patrz rys.). Natomiast przy wyprzedzaniu zawsze trzeba pamiętać, że długość prowadzonego pojazdu stała się dzięki przyczepie prawie trzykrotnie większa.

W czasie jazdy w terenie podmokłym kierowca musi prowadzić samochód w linii prostej, tak aby koła przyczepy toczyły się w przetartych już koleinach. Po napotkaniu na dodatkowy opór koła przyczepy mogą bowiem spowodować zatrzymanie całego pojazdu. Szybkość, z jaką przejeżdża się odcinki podmokłego terenu musi być odpowiednio zmniejszona, celem uniknięcia szarpań. I tu zatem obowiązuje kierowcę włączenie zawczasu odpowiednio niskiego biegu.



W razie braku innej drogi, przy przejeżdżaniu przez rozrzucone w terenie kamienie, czy pnie ściętych drzew należy dobrze wymierzyć wysokość przeszkody i porównać ją z prześwitem samochodu i przyczepy. Pamiętajmy jednak, że koła pojazdu i ciężkiej przyczepy mogą zagłębiać się w ziemię. Dlatego porównać należy rzeczywisty prześwit w danym terenie z napotkanymi przeszkodami.

W przypadku poślizgu kół na skutek ugrzęźnięcia przyczepy można ją odczepić. Samochód winien wtedy sam wyjechać na twarde i suche miejsce, a przyczepę należy przyholować za pomocą długiej liny.

Po powrocie do parku samochodowego kierowca zabezpiecza w pierwszym rzędzie przyczepę, parkując ją w odpowiednim miejscu. Dopiero po tym odstawia samochód.

Dokumenty przyczepy kierowca przechowuje i okazuje na punkcie kontrolno-technicznym na równi z dokumentami samochodu.

PRZEGLĄD TRAKTORA W DRODZE

Głównym zadaniem jakie służba samochodowa ma obecnie do wykonania, to zabezpieczenie wzorowego przemarszu na obozy letnie.

Obowiązkiem każdego kierowcy jest dokonywanie przeglądów stanu technicznego pojazdu.

Poniżej podajemy zasadnicze czynności przy przeglądzie stanu technicznego ciągnika.

Przegląd traktora w drodze

a) sprawdzenie poziomu wody w chłodnicy;

b) sprawdzenie poziomu oleju w misce olejowej silnika;

c) sprawdzenie poziomu paliwa w zbiornikach.

Sprawdzenie szczelności przewodów układów: chłodzenia, smarowania i zasilania, mocowanie zespołów i mechanizmów traktora stopnia nagrzania się łożysk, rolek nośnych i podtrzymujących, piast kół pędnych i kierujących.

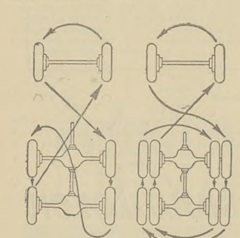
Sprawdzanie stanu i napięcia gąsienic oraz stanu urządzenia spinającego. Przy holowaniu naładowanych przyczep sprawdza się ponadto ułożenie ładunku i zabezpieczenie go przed przesuwaniem, kradzieżą lub zagubieniem.

W czasie jazdy traktorzysta zwraca baczną uwagę na działanie aparatów mierniczych, na tablicy rozdzielczej i w razie stwierdzenia nieprawidłowych wskazań przez którykolwiek z nich zatrzymują natychmiast traktor, ustalą przyczynę nieprawidłowego działania i w miarę możności usuwa ją. Jeżeli nie można usunąć uszkodzenie a dalsza jazda mogłaby spowodować zniszczenie lub poważniejsze uszkodzenie silnika kierowca przerywa jazdę, traktor zaś przyholowuje do najbliższej stacji obsługi lub do jednostki.



Już wkrótce pojazdy samochodowe WP wyjadą na obozy letnie. W ciągu kilku najbliższych miesięcy przejadą wiele tysięcy kilometrów. Dbając o racjonalne użytkowanie ogumienia przypomnijmy sobie zasady przestawiania opon samochodowych.

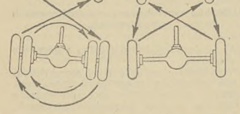
Dzięki okresowemu przestawianiu opon zużywają się one równomiernie i zanika różnica powstała na skutek szybszego zużycia się ogumienia prawych kół samochodu niż kół lewych. Przy przestawianiu opony kierunek jej ruchu winien zostać zmieniony. (nie dotyczy to opon z bieżnikiem terenowym).



Schematy przestawienia ogumienia na trzyosiowych samochodach ciężarowych: 1 — przy kołach pojedynczych, 2 — przy kołach bliźniaczych

Na samochodach osobowych opony przestawia się po przejechaniu 3000 km, natomiast na ciężarowych po 4000 km. Jeżeli w czasie użytkowania jedną z opon należy wycofać, to na jej miejsce wchodzi zawsze opona z zapasu, a opona z magazynu stanowi koło zapasowe.

Przy zestawieniu opon kół bliźniaczych należy dobierać takie, których bieżniki mają mniej więcej jednakowy stopień zużycia. Opony nowe lub mało zużyte zakłada się na koła zewnętrzne, ponieważ warunki pracy ogumienia są tu najcięższe.



Po lewej schemat przestawienia opon na samochodzie osobowym
Po prawej schemat przestawienia opon na samochodzie ciężarowym dwuosiowym

Przy przekładaniu opon przed okresem letniego użytkowania pamiętajmy, że opony, które już podlegały naprawie pracują lepiej w okresie zimowym, gdyż w lecie, wskutek szybkiego nagrzewania się podczas jazdy, warunki ich pracy stają się szczególnie ciężkie.

plut. J. Figura.

Przeliczanie miar

W czasie wykonywania zadań ćwiczebnych na obozach letnich samochody nasze będą przemierzały setki kilometrów. Praca ich odbywać się będzie często w trudnych warunkach: podczas dużych upałów i w ciężkim terenie.

Silniki tych pojazdów mogą łatwo być narażone na przegrzanie, co pociąga za sobą wzrost temperatury wody w układzie chłodzenia oraz spadek ciśnienia oleju w układzie smarowania. Stałe śledzenie wskaźników na tablicy pomoże nam kontrolować pracę silnika.

Ponieważ nie wszystkie samochody mają na wskaźnikach oznaczenia w kilometrach, kg/cm² i °C podajemy przeliczenia, które pomogą Kolegom w dokładniejszej kontroli silnika.

Zamiana mil angielskich na kilometry		Zamiana angielskich funt/cal² na kg/cm²		Zamiana stopni Fahrenheita na Celsjusza	
mila	km	funt/cal²	kg/cm²	°F	°C
1	1,61	1	0,07	0	− 17,8
5	8,05	5	0,35	10	− 12,2
10	16,10	10	0,70	20	− 6,7
15	24,15	15	1,05	30	− 1,1
20	32,30	20	1,41	32	0
25	40,25	25	1,76	40	4,4
30	48,30	30	2,11	50	10,0
35	56,35	35	2,46	60	15,6
40	64,40	40	2,81	70	24,1
45	72,45	45	3,16	80	26,6
50	80,50	50	3,52	90	32,2
55	88,55	55	3,87	100	37,8
60	96,60	60	4,22	110	43,3
65	104,65	65	4,57	120	48,9
70	112,70	70	4,92	130	54,4
75	120,75	75	5,27	140	60,0
80	128,80	80	5,62	150	65,6
85	136,85	85	5,97	160	71,1
90	144,90	90	6,33	170	76,7
95	152,95	95	6,68	180	82,2
100	161,00	100	7,03	190	87,8
105	169,05	105	7,38	200	93,3
110	177,10	110	7,73	210	98,9
115	185,15	115	8,09	212	100,0

Przegląd samochodu w drodze

W czasie letnich ćwiczeń nasze wyjazdy samochodami nierzadko trwać będą cały dzień, który w tej porze jest szczególnie długi. Zrozumiałe, że w ciągu dnia niejednokrotnie będziemy musieli dokonać przeglądu samochodu bądź to w rejonie za, — lub wyładowania bądź przy zatrzymaniu się dla wypoczynku. Spostrzeżone podczas przeglądu usterki kierowca powinien usunąć we własnym zakresie.

W czasie takiego przeglądu w pierwszym rzędzie sprawdzamy poziom oleju w misce olejowej silnika, paliwa w zbiorniku i wody w chłodnicy. W miarę potrzeby uzupełniamy wodę i mps. Jednocześnie sprawdzamy szczelność przewodów paliwowych, wodnych i hamulcowych oraz ich połączeń.

Z kolei sprawdzamy (przez dotknięcie ręką) stopień nagrzania się bębnów hamulcowych, piast kół, obudowy tylnego mostu i skrzynki biegów. Przy normalnej pracy tych mechanizmów ich nagrzanie parzy ręce. Specjalną uwagę poświęcamy ogumieniu i kołom. Sprawdzamy więc dokładnie ilość nakrętek mocujących obręcze kół i piast i stan opon. Przy kołach bliźniaczych usuwamy wbite między opony kamienie, gałęzie itp. Kontrolujemy ciśnienie w dętkach i w razie potrzeby dopompowujemy powietrze. Przy uszkodzeniu opony zamieniamy koło na zapasowe. W razie zauważenia wzdęcia na boku opony należy (od razu przed zdjęciem koła) wypuścić z dętki powietrze.

Niemniej ważne jest sprawdzenie stanu resorów, amortyzatorów i ich zamocowania. Prześwit między piórami i rozsuwanie się ich na boki świadczy o złamaniu pojedynczych piór lub urwaniu śruby głównej, łączącej pióra. Celem sprawdzenia stanu zawieszenia kierowca z odległości kilku metrów stwierdza czy skrzynia ładunkowa nie jest przechylona na jedną stronę, na skutek złamania lub osłabienia resoru. Bardzo ważne jest sprawdzenie stanu mechanizmu kierowniczego, a zwłaszcza połączeń: podłużnego i poprzecznego drążków kierowniczych. W położeniu tych drążków dopuszczalny jest nieznaczny luz poprzeczny, lecz nie osiowy. Wszelkie nakrętki muszą być zabezpieczone zawleczkami.

Na koniec sprawdzamy zamknięcia skrzyni ładunkowej oraz ułożenie i zamocowanie ładunku. W razie holowania przyczepy niemniejszą uwagę poświęcamy jej stanowi technicznemu, a zwłaszcza ryglowi haka holowniczego.

Wzorowy kierowca na pierwszy rzut oka dostrzeże w czasie przeglądu w drodze najmniejsze nawet uszkodzenie swego pojazdu. O każdej zaobserwowanej usterce musi on po powrocie do parku meldować na punkcie kontrolno-technicznym.

kpr. Siwiec

Kpt. Z. Wilamowski

prowadzenie CIĄGNIKA

Dla wielu spośród młodych kierowców traktorów artyleryjskich tegoroczny wyjazd na letnie obozy stanowić będzie pierwszą w życiu poważną próbę prowadzenia ciągnika z działem na holu, na długiej i różnorodnej trasie.

Warto więc raz jeszcze przed wymarszem odświeżyć w pamięci teoretyczne zasady prowadzenia ciągnika.

Przypomnienie ich sobie będzie również pomocą dla kolegów ze starszych roczników, którzy tego rodzaju przemarsz wykonywali już w latach ubiegłych. W rozmowach z młodymi kierowcami zilustrują oni niewątpliwie zasadę teoretyczną podaną w poniższym artykule przykładami z przemarszów, co dopomoże początkującym kierowcom jeszcze lepiej opanować trudną sztukę prowadzenia traktora z działem na holu.

MARSZ W SKŁADZIE KOLUMNY.

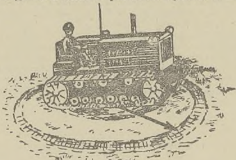
Marsz w składzie kolumny na ćwiczenia jest jazdą w takim ugrupowaniu jak gdybyśmy wykonywali zadanie bojowe w szyku bojowym, dlatego też należy ściśle utrzymywać nakazaną przez dowódcę szybkość i odległość między poszczególnymi ciągnikami oraz w każdym momencie być w gotowości do zatrzymania ciągnika.

Najmniejsza odległość dopuszczalna przy ruchu po równej drodze powinna wynosić co najmniej 20 m.

Wyprzedzanie kolumn lub poszczególnych samochodów wykonuje się tylko lewą stroną drogi. Zatrzymywać się kolumną można wyłącznie na rozkaz dowódcy; w tym wypadku wszystkie ciągniki zatrzymują się z prawej strony drogi zachowując szyk kolumny. Krótkie postoje dla przeprowadzenia przeglądu ciągników przewidziane są po 30 min. od rozpoczęcia jazdy oraz co 2 godziny podczas jazdy.

ZWROTY CIĄGNIKA Z HOLOWANYM DZIAŁEM.

Podczas jazdy z holowanym działem nie wolno wykonywać gwałtownych zwrotów, aby nie uszkodzić przodku. Promień skrętu ciągnika z działem powinien wynosić 12 —



Wykonywanie traktorem zwrotu do tyłu.

15 m; najmniejszy zaś kąt skrętu na twardym gruncie 7 m. Przy konieczności wykonania zwrotu o mniejszym promieniu należy włączyć niższy bieg (pierwszy lub drugi) i na wolnych obrotach rozpocząć zwrot, zwiększając stopniowo dopływ paliwa. Należy w tym czasie pilnować działa i jeżeli gąsienica zbliży się do przodku na odległość 0,5 m, na sygnał kanoniera z obsługi działa, kierowca powinien ruszyć ciągnikiem z działem do przodu i następnie w dalszym ciągu wykonywać zwrot.

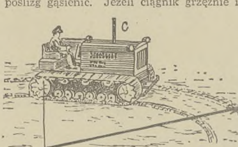
Przy szybkości większej niż 15 — 18 km/godz. i podczas jazdy po spadzistej drodze, jeśli holowane działo, nie ma hamulców, nie należy wykonywać ostrych skrętów i gwałtownie hamować, szczególnie na drogach bitych. Wskutek ostrego skrętu lub hamowania ciągnik przestaje kierować działem, które nie będąc hamowane odjeżdża w bok lub najeżdża na niego, co może spowodować uszkodzenie przodku działa o ciągnik.

POKONYWANIE PRZESZKÓD.

Przeszkody, które się spotyka podczas jazdy, należy pokonywać tylko na pierwszym biegu, prostopadle do przeszkody unikając przy tym skrętów oraz przełączenia biegu. Przed pokonywaniem przeszkód trzeba je dokładnie obejrzeć. Rowy o stromych ścianach można pokonywać tylko wówczas, jeśli ich szerokość nie przekracza 0,5 średnicy najmniejszego koła działa. W przeciwnym razie ściany rowu należy odpowiednio ściąć, by lufa działa nie dotknęła ziemi. Zjeżdżać łagodnie i w momencie opuszczania się przedniej części ciągnika do rowu lub przechyleniu się jej przez nasyp przed rowem, wyłączyć sprzęgło główne lub sprzęgła boczne oraz przyhamować obydwie gąsienice.

Po zejściu ciągnika do rowu włączyć sprzęgło główne i stopniowo zwiększając obroty silnika jechać dalej, uważając, by oba działa jednocześnie wjechały do rowu. Na nasypy wjeżdża się na wolnych obrotach silnika, a gdy ciągnik zacznie przechylać się na drugą stronę — przyhamowuje się go i łagodnie zjeżdża z nasypu. Jazda po grząskim gruncie, jak piasek, błoto, odbywa się na niższym biegu. Nie należy poruszać się po koleinach jadącego na przodzie ciągnika oraz w miarę możności nie hamować. Unikać poślizgu gąsienic, a w razie poślizgu wyjechać tylnym biegiem i skręcić w bok od poprzedniej koleiny. W razie ugrzęźnięcia w błocie, okopie lub rowie, jeżeli nie ma drugiego ciągnika, który mógłby poprzedni wyciągnąć, można wykorzystać kawałek drzewa podwiązując go do gąsienicy.

Niewielkie odcinki grząskiej drogi można pokonać za pomocą kawałka drzewa przywiązanego do gąsienicy albo przez rzucanie pod gąsienicę chrustu lub innego materiału podręcznego, który uniemożliwi poślizg gąsienic. Jeżeli ciągnik grzęźnie i



Promień łuku skrętu winien być dostosowany do długości traktora.

„siada" na tylny most, należy działo odczepić i wyprowadzić ciągnik na bardziej twardy grunt, następnie za pomocą liny holowniczej przeciągnąć działo przez grząskie miejsce.

W celu zwiększenia przyczepności gąsienicy do gruntu wskazane jest zakładanie na gąsienicę ostróg lub zastosowanie poszerzających podkładek (poszerzaczy).

Sposób umocowania kłody drzewa celem ewakuacji ugrzęźniętego traktora podaliśmy w uprzednio drukowanym artykule pt. „Ewakuacja traktorów".

Piasek - wróg samochodu

Jednym z utrudnień w pracy na obozie letnim będzie dla samochodu kurz i piasek. Nawet w normalnych warunkach eksploatacyjnych nigdy nie mamy powietrza zupełnie wolnego od pyłu.

Pył, zawarty w powietrzu składa się z różnorodnych, pod względem wielkości, cząsteczek. Zasysany przez silnik wraz z powietrzem pył, mieszając się z olejem powoduje nadmierne ścieranie się części trących silnika. Niszczące działanie pyłu powoduje szybkie zużycie silnika, szczególnie zaś gładzi cylindrowych, pierścieni tłokowych i tłoków, co pociąga za sobą zwiększenie wydatków na naprawy, a poza tym spadek mocy silnika i zwiększenie zużycia paliwa i smarów. Ilość pyłu zawarta w jednym m^3 powietrza waha się w zależności od warunków klimatycznych, terenowych itp. w dość szerokich granicach.

W warunkach miejskich ilość ta jest równa w przybliżeniu 0,003 g/m^3 powietrza, w warunkach wiejskich dochodzi do 0,1 g/m^3 powietrza.

Przy ruchu pojazdów gąsienicowych w kolumnie po drodze gruntowej, zawartość pyłu w powietrzu może dochodzić do 6 g/m^3.

W okolicach o bogatej roślinności posiadających praktycznie czyste powietrze zawartość pyłu waha się od 0,0005 do 0,001 g/m^3 powietrza.

Według badań radzieckich jeden gram pyłu wprowadzony do cylindra powoduje zwiększenie jego średnicy o 0,01 mm, zużycie zaś wszystkich pierścieni tłokowych wynosi około 0,75 g. Spadek mocy silnika spowodowany przy wprowadzeniu 1 g pyłu wynosi około 0,5%, przy zwiększonym zużyciu paliwa o 0,5%.

Przytoczone przykłady dowodzą, że dla podwyższenia długotrwałości pracy silnika i jego sprawności, powietrze zasysane do cylindrów winno być jak najdokładniej oczyszczone z pyłu — stąd konieczność stosowania filtrów powietrza i odpowiednio pieczołowitej obsługi filtra.

Kierowca powinien zatem podejść z pełnym zrozumieniem do tego zagadnienia. **W okresie intensywnej pracy samochodu podczas obozów letnich należy przemywać filtr przynajmniej co każde 250 — 300 km przebiegu samochodu, a przy eksploatacji na drogach polnych codziennie.**

Należy również zwrócić baczną uwagę na zamknięcie wlewu oleju i usuwanie gromadzących się wokół niego zanieczyszczeń. Dostawszy się do miski olejowej powędrują one stamtąd do części trących silnika, skracając okres ich użytkowania.

Przed smarowaniem przegubów sworzni, resorów itp. należy dokładnie oczyścić smarowniczki z piasku i błota, aby wprowadzając w nie nowy, czysty smar nie wtłoczyć do środka brudu. W przeciwnym wypadku całkowicie miniemy się z celem naszej pracy.

Ppor. Poźniak.

Co pisze?



АВТОМОБИЛЬ

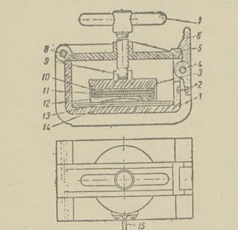
PRZYRZĄD DO WULKANIZACJI DĘTEK W DRODZE

Dętki naprawione w drodze na zimno nie zapewniają długotrwałości naprawy i po powrocie samochodu do parku muszą być ponownie wulkanizowane na gorąco.

Kierowcy radzieccy posiadają przyrząd do wulkanizacji dętek, który składa się (patrz rys) z uchwytu i grzejnicy elektrycznej.

Uchwyt ma lany aluminionwy korpus-1, zaopatrzony w odchyloną pokrywkę-5 i śrubę z pokrętką-7. Pokrywę w stanie zamkniętym utrzymuje zapadka-6.

Grzejnica składa się ze stalowego lub miedzianego korpusu-12 z wkręconą do niego pokrywą-3. Wewnątrz korpusu umieszczono spiralę-11 zasilaną za pośrednictwem przewodu — 15 prądem o napięciu 6-12 V z akumulatora samochodu lub mo-



Schematy przyrządu do elektrowulkanizacji dętek.

1-korpus; 2-sprężyna zapadki; 3-pokrywa grzejnicy; 4-oś zapadki; 5-odchylona pokrywa; 6-zapadka; 7-śruba z pokrętką; 8-oś odchylanej pokrywy; 9-kołek; 10-uszczelka izolacyjna; 11-spirala; 12-korpus grzejnicy; 13-guma surowa; 14-naprawiana dętka; 15-przewód elektryczny.

tocykla. Spirala wykonana jest z nikielinowego drutu o średnicy 0,8 mm i długości 250 mm. Natężenie prądu wynosi 5-6 Amp.

W parkowych warunkach grzejnica może być podłączona przez transformator do zwykłej sieci elektrycznej.

Między spiralę a korpusem oraz spiralą a pokrywą grzejnicy umieszczono uszczelkę izolacyjną wykonaną z azbestu lub miki.

Przy naprawie kładzie się dętkę na uchwyt, a na uszkodzone miejsce nakłada się łatę z surowej gumy, dociskaną do dętki wklęsłym dnem grzejnicy za pośrednictwem śruby z pokrętką-7.

Temperatura ogrzewania w grzejnicy wynosi 125 — 145 C°. Wulkanizacja trwa nie dłużej jak 10 — 15 min.

Sprawdź stan amortyzatora

NIEJEDNOKROTNIE wypadnie nam w czasie użytkowania sprzętu na obozach letnich jeździć po złych, wyboistych drogach, wertepach i bezdrożach. W tych warunkach zawieszenie samochodu, pracując forsownie, może być narażone na uszkodzenie. Toteż systematyczna i drobiazgowa kontrola stanu działania amortyzatorów jest jednym z podstawowych warunków sprawnej pracy samochodów.

Wiemy, że jedną z głównych przyczyn pękania resorów jest ich raptowne ugięcie przy najechaniu na przeszkodę. W celu polepszenia pracy resorów, a tym samym przedłużenia ich trwałości, zastosowane zostały amortyzatory, łagodzące pracę resorów.

Amortyzatory stawiają opór gwałtownym wahaniom resorów, a tym samym zapobiegają nadmiernemu kołysaniu się samochodu. W samochodach zaopatrzonych w resory piórowe kołysanie się pojazdu tłumione jest częściowo tarciem piór o siebie. Inaczej natomiast przedstawia się sprawa w konstrukcjach, w których zamiast resorów piórowych są sprężyny spiralne lub drążki skrętne. W tych pojazdach kołysanie się samochodu tłumione jest jedynie przez amortyzatory.

W konstrukcjach samochodowych spotykamy zasadniczo dwa rodzaje amortyzatorów. Pierwsze z nich działają w jednym tylko kierunku, nie tłumiąc ugięcia się resoru w jedną stronę, lecz stawiają opór dopiero przy powracaniu resoru do jego pierwotnego położenia. Inny rodzaj amortyzatorów o podwójnym działaniu tłumi zarówno ruch resoru przy ugięciu, jak i też w drodze do pierwotnego położenia.

Od sprawnego działania amortyzatorów (szczególnie przednich), zależne jest dobre resorowanie pojazdu, zapobieganie wahaniu się kół i stateczność („trzymanie się" drogi) pojazdu.

Konserwacja amortyzatorów jest bardzo prosta i polega na okresowym sprawdzaniu śrub mocujących, połączeń i przegubów oraz sprawdzaniu, czy przez łożyska wałków nie przedostaje się płyn.

Jeśli zachodzi konieczność w miejscach ruchomych, aby nie było żadnych luzów, wymieniamy zużyte tulejki. Z kolei należy sprawdzić ilość płynu przez odkręcenie korków wlewowych. W razie stwierdzenia niskiego poziomu, należy uzupełnić amortyzator.

Po dolaniu płynu do amortyzatora należy go odpowietrzyć. W tym celu należy bardzo wolno poruszać ramieniem amortyzatora w obie strony. Czynność tą należy powtarzać tak długo dopóki wychodzą pęcherzyki z powietrzem. Na miejsce usuniętego powietrza należy dolać płynu. Po zupełnym usunięciu powietrza powyższym sposobem, należy szczelnie dokręcić korki wlewowe, a następnie wypróbować działanie amortyzatora przez silne poruszanie jego ramieniem. Ramię amortyzatora powinno stawiać silny opór tak, że całego ruchu nie powinno się wykonać prędzej niż w 10 sekundach.

Amortyzator samochodu Gaz-51 (tylny): 1 — pokrywka cylindra amortyzatora, 2 — podkładka, 3 — kadłub amortyzatora, 4 — otwór śruby mocującej amortyzator do ramy, 5 — wałek amortyzatora, 6 — zaślepka górna, 7 — kułak, 8 — 11 — tuleja, 9 — zaślepka boczna, 10 — dławik, 12 — zawór przepustowy, 13 — 16 — tłok amortyzatora, 14 — główka oporowa tłoka, 15 — korek wlewu, 17 — sprężyna, 18 — wkręt ściągający, 19 — dźwignia amortyzatora, 20 — korek zaworu ciśnieniowego, 21 — korek zaworu zwrotnego, 22 — cięgło amortyzatora, 23 — oś cięgła, 24 — gumowa tuleja, 25 — tuleja brązowa, 26 — stalowa tuleja rozporowa

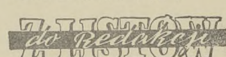
Jeśli amortyzator po odpowietrzeniu go nie będzie stawiał dostatecznego oporu kierowca nie powinien przy nim nic więcej naprawiać. Amortyzator taki należy zdjąć i przekazać go do parkowej Stacji Obsługi do naprawy.

Przy amortyzatorach typu zbiornikowego tzn. przy takich, które posiadają zbiorniczek do samoczynnego uzupełnienia płynu, napełnia się poziom w zbiorniku, tylko w trzech czwartych jego pojemności, pozostawiając sporo wolnej przestrzeni. Amortyzatory tego typu odpowietrzają się samoczynnie.

ppor. Kaim

ROZWIĄZANIE SZARADY Z NR 6 „ZA KIEROWNICĄ"

Właściwa kolejność rysunków powinna wyglądać następująco: 1, 4, 3, 2.



Klorek Zenon. Rembertów W związku z Waszym listem z dnia 26.III. zawiadamiamy, że załatwianie Waszej sprawy jest w toku. Po otrzymaniu odpowiedzi od właściwych władz zawiadomimy Was niezwłocznie.

ZWYCIĘSKA DROGA załogi URSUS

Dla naszego socjalistycznego budownictwa walka o plan, codzienna walka o osiąganie i przekraczanie planów produkcyjnych wyznaczonych poszczególnym zakładom ma podstawowe znaczenie. W tej codziennej walce budują dziś ofiarnie załogi Starachowic, Zerania, Lublina, Ursusa nasz młody przemysł motoryzacyjny. Przemysł, który dzięki opiece i trosce Ludowego Rządu i Partii, dzięki przyjaznej pomocy Związku Radzieckiego rozkwita i potężnieje z każdym dniem.

Mamy za sobą cztery miesiące przełomowego roku naszej Sześciolatki. Napłynęły już pierwsze meldunki frontu walki o Wielki Plan. W dzień święta klasy robotniczej załogi naszych zakładów przemysłu motoryzacyjnego meldują zwycięskie wykonanie zadań I kwartału 3-go roku planu 6-letniego. Już w I kwartale br. wyprodukowaliśmy o 494% więcej samochodów ciężarowych w porównaniu z tym samym okresem ub. r. Natomiast ciągników wyprodukowaliśmy o 105% więcej. Załogi naszych fabryk wykonały już w br. ponad plan dodatkowe ilości samochodów ciężarowych i osobowych, traktorów i motocykli. Sukcesy te napawają słuszną dumą i radością wszystkich pracowników przemysłu motoryzacyjnego. Szczególna jednak radość, której wyraz dali robotnicy, technicy i inżynierowie w dzień święta robotniczego 1 Maja, zapanowała w Zakładach Mechanicznych Ursus. Bo przecież jeszcze w ub. r. Zakłady te nie wykonywały pełnego planu produkcji. Ale to było wczoraj. Dziś załoga Ursusa z honorem walczy o każdy dzień, o każdą godzinę i minutę swego planu i wykonuje powierzone jej zadania. Od dnia wczorajszego załoga Ursus przeszła zwycięską drogę. Wynikiem tego jest m. in. wykonanie 10 ciągników ponad plan w marcu br.

Tow. Edward Jaworski jest drugim z kolei robotnikiem Ursusa, który zakończył całkowicie przypadające na niego zadania Planu 6-letniego.

ZACIĄŻYŁA PRZESZŁOŚĆ

Nie łatwą była droga od zeszłorocznego zarywania i zniżania planu do dzisiejszego zwycięskiego meldunku załogi: — „Dziesięć ciągników ponad plan". Na pracy Zakładów zaciążyła dawna przeszłość, zaciążył brak wiary we własne siły. Najbardziej ofiarna i ambitna część załogi napotykała na mur obojętnego a często wrogiego stosunku do nowych metod produkcji i wprowadzania nowej techniki. Brak było ścisłej współpracy między robotnikami, a inżynieryjnym pionem technicznym. Brak było zrozumienia dla nowych doniosłych zadań, jakie stanęły przed całym kolektywem fabryki.

Jeszcze przed rokiem technik inżynier pragnący usprawnić na jednym z Wydziałów jakiś etap produkcji czuł się tu intruzem, któremu „majster" z wieloletnią przedwojenną praktyką przeciwstawiał swoje zdanie: „...tyle lat pracowano w ten sposób, więc to musi być dobrze". Ale w walce ze starym zwyciężyło nowe. Pierwszym krokiem do wprowadzenia nowych, opartych na wzorach radzieckich metod produkcji było przestawienie tzw. „gniazd obróbczych" tj. nowe zgrupowanie odpowiedniej ilości obrabiarek, wykonujących całkowicie zamknięty cykl produkcyjny. Zapał, jaki cechował wszystkie zespoły zatrudnione przy przestawianiu „gniazd" jasno wskazywał na to, że cały kolektyw pragnie jak najszybszego unowocześnienia metod swej pracy, zwiększenia jej wydajności i podniesienia produkcji Zakładów.

W Odlewni Zakładów bez przerwy wre praca. Dzięki nowym przodującym metodom radzieckim w m-cu marcu Odlewnia wykonała 118% planu.

NOWE METODY

Pierwszy wyłom został uczyniony — za nim poszły następne z chwilą, gdy załoga przekonała się, że w miarę stosowania nowoczesnych metod pracy wzrastają nie tylko zarobki poszczególnych robotników, ale i podnosi się z dnia na dzień wskaźnik produkcji, walka ze starym była wygrana.

Jednym z przykładów może tu być wprowadzenie na Wydziale Mechanicznym II nowej formy współzawodnictwa. Nowa forma zainicjowana przez tokarkę Związku Radzieckiego Komsomołkę Żandarową polega na przekazywaniu do obróbki maszyn w pełnym biegu wraz z narzędziami i materiałem, przygotowanym przez robotnika odchodzącego ze zmiany.

— „Dzięki stosowaniu metody radzieckiej tokarki — powiedział przodownik pracy Ursusa T. Bystrzycki — mogłem w czasie mej zmiany wyprodukować o 5 sztuk więcej z obrabianych przeze mnie części. Z powodzeniem wykorzystałem pierwsze godziny pracy, które są najbardziej cenne, nie marnując ani minuty na kompletowanie narzędzi, ustawianie maszyny i inne prace".

Za przykładem Bystrzyckiego poszli tokarze: Olczak, Wojda, Szymczak, Paciorek, Grabowski, Cichy i wielu, wielu innych, których wydajność pracy znowu wzrosła, przyczyniając się dziś do sukcesu Zakładów.

NOWA TECHNIKA

W trosce o wysoką jakość produkcji Zakłady Ursus zrobiły duży krok naprzód w dziedzinie postępu technicznego. Można przytoczyć wiele przykładów wprowadzenia najbardziej nowoczesnych maszyn, obrabiarek czy przyrządów. Utworzone zostały zupełnie nowe działy, których zadaniem jest nie tylko usprawnienie produkcji, ale również skontrolowanie jej jakości.

Takim nowym, dotychczas nieznanym działem jest uruchomiona w rb. pracownia rentgenograficzna. Robotnicy Ursusa wiedzą dobrze, że coraz bardziej wzrastają wymagania odnośnie jakości poszczególnych wyrobów. Konieczne za tym jest wewnętrzne badanie tak półfabrykatów, jak i gotowych przedmiotów. Zadanie to spełniają promienie Rentgena, pozwalające wykryć wszelkiego rodzaju pęcherze, pęknięcia i rysy w odlewach.

Innym przykładem jest uruchomienie w dniach przedmajowych 13-tonowego młota spadowego w kuźni Zakładów. Pomimo licznych trudności robotnicy kuźni i działu remontu uruchomili go, wykazując niezwykłe poświęcenie i wytrwałość. Ten ważny krok na drodze postępu technicznego stał się jeszcze jednym przekonywującym dowodem wielkiego oddania w pracy robotników, techników i inżynierów Ursusa.

CENNA POMOC RACJONALIZATORÓW

521 projektów usprawniających produkcję złożyli w r. ub. racjonalizatorzy Zakładów. Stało się to możliwe dzięki zorganizowaniu na poszczególnych Wydziałach brygad racjonalizatorskich oraz wprowadzenia między nimi współzawodnictwa przez podejmowanie zobowiązań na opracowanie pewnych zagadnień. Oszczędność uzyskana przez zastosowanie zgłoszonych wniosków wyniosła 2 547 561 zł. Racjonalizatorzy otrzymali nagrody na łączną sumę prawie 200 tys złotych.

Na czoło racjonalizatorów wysunął się tow. Szafrański, zgłaszając 38 projektów, z których tylko 11 dało oszczędność sięgającą 62 223 złotych. Nagrody dla przodującego racjonalizatora wyniosły w r. ub. prawie 6 tys. złotych. Inni zasłużeni racjonalizatorzy to robotnicy: Skolniak, Sztykiel, Sobolewski, Potyński i Dębski, którego 6 projektów dało pand 100 tys. złotych oszczędności. Duże ułatwienie w pracy dał racjonalizatorom otwarty w końcu ub. r. Klub Techniki i Racjonalizacji, gdzie robotnicy mają do swej dyspozycji bogato zaopatrzoną bibliotekę techniczną, deski rysunkowe z przyborami oraz pomoc dyżurujących tu przedstawicieli pionu techniczno-inżynieryjnego.

W ten sposób wysiłek robotniczych rąk idzie w parze z wysiłkiem mózgów. Cenne doświadczenia przodujących robotników wydają owoce w postaci projektów, usprawnień i udoskonaleń środków produkcji. Dzięki wspaniałym warunkom stworzonym wszystkim ludziom pracy w naszej ludowej Ojczyźnie żadna twórcza inicjatywa nie może być zmarnowana.

Pierwszym, który w przemyśle maszynowym Polski ukończył zadania Planu 6-letniego jest tow. Kazimierz Żychliński (na zdjęciu)

NA FRONCIE WALKI O PLAN

Dzięki wprowadzeniu nowych metod i doświadczeń radzieckich, dzięki zastosowaniu w produkcji najnowszych zdobyczy technicznych, dzięki wydatnej pomocy racjonalizatorów walka załogi Ursusa o plan została w roku bieżącym uwieńczona powodzeniem.

Już w styczniu br. zawitały do Ursusa pierwsze jaskółki zwycięskiej bitwy o plan. Oto brygada kafarzystów z Odlewni, wykonując podjęte zobowiązanie dla uczczenia 10 rocznicy powstania PPR wytłukła dodatkowo 15 ton złomu tygli. Inna brygada tow. Wierzbickiego wytłukła 25 ton w terminie o 3 dni krótszym. Również w ramach zobowiązania majster z Narzędziowni tow. Przybylski już 19 stycznia zakończył ważne prace dotyczące operacji szlifierskich. Dział Narzędziownia wykonała swój plan w styczniu w 115%. Pracownicy kuźni: Kowalik i Tyczyński w dniu 11 lutego tj. na 2 dni przed terminem oddali do użytku wyremontowaną w ramach zobowiązań maszynę pilnikarkę, która przez kilka lat stała bez użytecznie.

W ślady inicjatorów czynu produkcyjnego dla uczczenia 10 rocznicy PPR poszło wielu partyjnych i bezpartyjnych robotników. Ich ofiarnej pracy należy zawdzięczać, że w dniu 29 lutego o godz. 10 Wydział Montażu zameldował o wykonaniu przez Zakłady Ursus planu produkcyjnego na miesiąc luty.

Jeszcze więcej zobowiązań przyniósł miesiąc marzec, gdy robotnicy Ursusa podejmowali warty produkcyjne dla uczczenia 60 rocznicy urodzin Prezydenta RP B. Bieruta i Święta 1 Maja.

Z dnia na dzień rosły wskaźniki wydajności pracy. I tak np. tow. Ryter z Wydziału III Mechanicznego osiągał w lutym 303% normy. W marcu natomiast uzyskał już 387% normy. Pod koniec marca poszczególne Wydziały meldują o przekroczeniu planów, a 31 marca Dział Montażu zgłasza pierwsze od kilkunastu miesięcy wyprodukowanie 10 ciągników ponad plan.

KADRY DECYDUJĄ

Nie pomogłyby ani nowoczesna technika, ani nowoczesne metody pracy, gdyby Zakłady Ursus nie miały takich ofiarnie pracujących ludzi. Ludzie, kadry decydują o wszystkim. To przecież właśnie w Zakładach Ursus Kazimierz Żychliński już w styczniu br. ukończył przypadające na niego zadania Planu 6-letniego, a obecnie pracuje na poczet 1956 roku. Żychliński jest wiertaczem na Wydziale Mechanicznym IV i od początku swej pracy nie opuścił ani jednego dnia.

Drugim robotnikiem, który w Ursusie wykonał zadania Planu 6-letniego jest Edward Jaworski, formierz z Odlewni metali kolorowych. Zakończył on swą Sześciolatkę dnia 2 kwietnia o godz. 12. Będąc dwukrotnym przodownikiem pracy Jaworski przekraczał systematycznie plany dzienne o przeszło 100%.
Są i inni, których wyniki tylko nieznacznie ustępują wymienionym przodownikom. Są to: tow. Sztyk, który do końca lutego zrealizował zadania Planu 6-letniego, przypadające na 4 lata, 10 miesięcy i 4 dni. Są dwukrotni przodownicy pracy: Kordialik, Stankowski, Królikowski, Rozum, Bagiński i wielu innych.

Im to w pierwszym rzędzie zawdzięczają Zakłady przełamanie dotychczasowych trudności, przebycie trudnej, ale zwycięskiej drogi w walce o plan, o zabezpieczenie bazy technicznej naszego socjalistycznego budownictwa.

STEFAN L. STRZAŁKOWSKI

Więcej ciągników dla naszej postępowej wsi — oto hasło z jakim pracują robotnicy Ursusa, dając dowód rosnącego z każdym dniem sojuszu robotniczo-chłopskiego. Na zdjęciu: wycieczka przedstawicieli Związku Samopomocy Chłopskiej zwiedzając zakłady ogląda nowowyprodukowane traktory rolnicze.

„ZA KIEROWNICĄ" Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, Aleja Niepodległości 218. Tel. 89680, wewn. 26-03, Administracja: Warszawa. ul. Grzybowska 77. Konto PKO Nr I 91000. Druk Wyd. MON. Zam. Nr 1017 3-B-17428